

Fine anno, nuove norme: ecco il quadro completo

In primo piano



Albo Auto-
trasporto, le
quote 2017:
come e quan-
to pagare

pagina 4



Milleproroghe:
il Decreto
affronta due
questioni
delicate

pagina 7



Cronota-
chigrafo,
disposizioni
del MIT sulla
formazione

pagina 10



Rimborso
delle accise
ottobre-di-
cembre. Come
procedere

pagina 15



CCNL Asso-
trasporti-UGL:
l'analisi dei
nostri consu-
lenti

pagina 28



Dal territorio:
focus
Piemonte,
Liguria,
Umbria

pagina 36



SERVIZI PER IL TRASPORTO E LA CIRCOLAZIONE STRADALE

RC AUTO, SCADENZE DI FINE ANNO



La polizza assicurativa dei tuoi veicoli è in prossimità di scadenza?

Da oltre dieci anni, il nostro gruppo d'acquisto ricerca quotidianamente le tariffe più competitive sul mercato fra **primarie compagnie assicurative**.

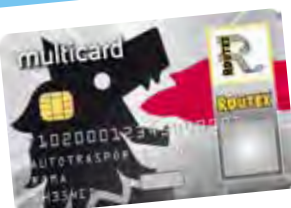
Possiamo così offrirti **condizioni molto vantaggiose**.

Contattaci per chiedere un **preventivo gratuito personalizzato**.

Non ti costa nulla e ti fa risparmiare!

ALCUNI DEGLI ALTRI NOSTRI SERVIZI

TESSERE
CARBURANTE



PAGAMENTO
PEDAGGI

PRENOTAZIONE
TRAGHETTI



Imprenditori e Professionisti s.c.a r.l.

Via XX Settembre 2, 12100 Cuneo • Tel. 0171 41.31.46 • Fax 0171 42.69.64
Email: info@imprenditorieprofessionisti.it • Web: www.imprenditorieprofessionisti.it



Azienda con Sistema Qualità conforme secondo la norma Uni En Iso 9001



TN 6/2016 • Anno XVIII

Aut. Trib. di Cuneo n. 535 dell'11/12/2000



Testata associata all'Unione
Stampa Periodica Italiana

Proprietario ed Editore

DGConsulting s.c. • iscrizione ROC n. 24934

Direttore Responsabile

Secondo Sandiano

Redazione

Marco Dalmasso,
Fabrizio Civallo, Gabriella Tomasi

Collaboratori

Davide Calvi, Simone Cogno, Pasquale Dui,
Silvia Gironi, Giuliano Latuga, Lorenzo
Pittaluga, Fabio Rubero, Giancarlo Tavella,
Damiano Zoffoli

Amministrazione

Ilaria Ponzo

Redazione e pubblicità

Corso Soleri 3, 12100 Cuneo
Tel.: 0171 412816 • Fax: 0171 426964
Email: info@trasportnotizie.com

Stampa

Tipolitografia Europa, Cuneo

Web e pagine social



trasportnotizie.com



TN - Trasportnotizie



NotizieTN

Tutti i diritti riservati. È vietata la pubblicazione, anche parziale, senza l'autorizzazione dell'Editore. Nell'eventualità che testi e illustrazioni di terze persone siano riprodotti in questa pubblicazione, l'Editore è a disposizione degli aventi diritto non citati. In assenza di specifico accordo scritto fra le parti, i collaboratori della testata forniscono a titolo gratuito il materiale per la pubblicazione, che diventa proprietà dell'Editore anche per usi futuri.

SOMMARIO

- 3. **EDITORIALE**
- 4. **AUTOTRASPORTO 360°**
- 10. **NORME E ISTITUZIONI**
- 14. **L'INTERVISTA**
- 16. **EVENTI**
- 22. **SICUREZZA E REVISIONI**
- 24. **LA TUA VOCE**
- 27. **CONSULENTI**
- 27. **Legale**
- 29. **Lavoro**
- 32. **Fisco**
- 34. **Legale**
- 36. **DAL TERRITORIO**
- 36. **Qui Piemonte**
- 37. **Qui Liguria**
- 38. **Qui Umbria**

EDITORIALE

Fabio Rubero



ANCORA DISAGI SULLE STRADE

Ci risiamo. Sembra incredibile ma, anche in quest'inverno, siamo stati costretti ad assistere all'avvilente "spettacolo" di mezzi più o meno pesanti letteralmente bloccati sulle strade e sulle autostrade italiane. Il maltempo, stavolta, ha messo letteralmente in ginocchio il centro ed il sud della nostra penisola e sono state purtroppo moltissime le situazioni di grandi difficoltà per gli autotrasportatori con mezzi usciti di strada, strade ed autostrade chiuse agli autotrasporta-

tori. La domanda che è naturale porsi in questi casi è come mai non si riesca a trovare adeguate soluzioni a problemi che si ripetono ciclicamente ogni anno. È difficile accettare che l'unica via d'uscita sia sempre quella di doverci fermare e non si possa, invece, preventivamente e durante il manifestarsi del problema, lavorare di più e meglio affinché i disagi creati agli utenti della strada diventino quantomeno accettabili e non causino ingenti danni alle aziende come avvenuto sino ad ora.



Marco Dalmasso

Albo autotrasporto, quote del 2017

Ecco quanto e come pagare

Lo scorso 11 novembre è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la delibera del Ministero dei trasporti che determina la misura delle quote, variabili in rapporto al numero e alla portata dei veicoli di ogni impresa, per l'iscrizione 2017 all'Albo degli autotrasportatori.

Le imprese iscritte all'Albo al 31 dicembre 2016 devono versare entro la stessa data la quota per l'iscrizione 2017.

La delibera prevede la sospensione fino al 30 giugno 2017 del pagamento delle quote per le imprese che hanno sede principale nelle zone colpite dai recenti terremoti.

A partire da quest'anno sarà possibile effettuare il pagamento sul Portale dell'Albo, utilizzando una **nuova procedura** che prevede diverse funzionalità. È sufficiente essere in possesso delle credenziali di accesso ai servizi del Por-

tale (dopo la registrazione) per accedere all'apposita sezione "Pagamento quote" presente sulla home page del sito (www.alboautotrasporto.it).

Il versamento della quota deve essere effettuato unicamente attraverso il sistema di pagamento telematico operativo nella apposita funzione presente sul sito poc'anzi indicato tramite carta di credito VISA, Mastercard, carta prepagata PostePay o PostePay Impresa, conto corrente BancoPosta online.

Per quanto riguarda l'importo da versare, non si registrano variazioni. Come sempre, il contributo d'iscrizione si compone di tre parti.

La prima è la quota fissa di 30,00€, che ciascuna impresa di autotrasporto di merci deve versare, indipendentemente dalla dimensione numerica del suo parco mezzi o dal tonnellaggio dei veicoli di cui è titolare.

In aggiunta, ogni impresa che opera con più di un veicolo deve versare una quota variabile in relazione alla dimensione numerica del proprio parco veicolare. L'esatto importo è indicato nella tabella a destra.

Infine, l'impresa deve versare un'ulter-

Numero veicoli	Importo
Da 2 a 5	5,16 €
Da 6 a 10	10,33 €
Da 11 a 50	25,82 €
Da 51 a 100	103,29 €
Da 101 a 200	258,23 €
Oltre i 200	516,46 €

riore quota per ogni suo eventuale veicolo di massa complessiva superiore a 6 tonnellate. Nella tabella in basso ci sono gli importi variabili per capacità di carico.

Una volta effettuato il versamento della quota online, l'impresa dovrà conservare prova dell'avvenuto pagamento, per consentire al Comitato centrale e alle competenti strutture periferiche di effettuare gli accertamenti necessari.

Se l'impresa non paga il contributo di iscrizione entro il termine prefissato, rischia la sospensione dall'Albo.



Numero veicoli	Importo
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva da 6,001 a 11,5 ton e per ogni trattore con peso rimorchiabile da 6,001 a 11,5 ton	5,16 €
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva da 11,501 a 26 ton e per ogni trattore con peso rimorchiabile da 11,501 a 26 ton	7,75 €
Per ogni veicolo dotato di capacità di carico con massa complessiva oltre 26 ton e per ogni trattore con peso rimorchiabile oltre 26 ton	10,33 €

Ma quante difficoltà nei pagamenti...

Molti autotrasportatori hanno riscontrato problemi tecnici

Dopo la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale della delibera del Ministero dei Trasporti in materia di pagamento quote per l'iscrizione 2017 all'Albo, **molti autotrasportatori hanno riscontrato difficoltà nell'effettuare tale versamento.**

A questo proposito l'Albo ha immediatamente pubblicato sul proprio sito una nota, affermando come fossero in via di risoluzione i problemi di natura tecnica avuti dagli utenti.

Veniva segnalato anche l'indirizzo email assistenza.albo@mit.gov.it, al quale indicare il problema e il numero di telefono, in modo da essere ricontattati.

Questo perché il consueto numero verde 800232323 non era attivo a causa di uno sciopero del personale del call center gestito da società privata.

I disagi sono continuati, tanto da por-

tare il Comitato a valutarne la portata e le conseguenze per evitare che, in caso di oggettivi impedimenti, potessero scaturire per gli iscritti pregiudizi per la regolarità della loro posizione.

Per ovviare alla mancata assistenza del numero verde, sono stati forniti numeri telefonici alternativi, rintracciabili dalle 9 alle 17:

- 0641584534
- 0641584532
- 0641584510
- 0641584513
- 0641584506

È stato inoltre pubblicato anche un documento di supporto con consigli utili per utilizzare la procedura, nonché i principali inconvenienti riscontrati.

Lo sviluppo di questa telenovela, infine, c'è stato con la proroga del termine di pagamento, grazie al Decreto "Milleproroghe", come spiegato a pagina 7.

Divieti 2017

Il Decreto ministeriale stabilisce le giornate di divieto per la circolazione, fuori dai centri abitati, dei veicoli e dei complessi di veicoli di massa complessiva massima autorizzata superiore a 7,5 ton.

Le giornate interessate sono 78, per un totale di 986 ore. Sul prossimo numero troverete in allegato il calendario TN dei divieti nel comodo formato pieghevole, da inserire nel parasole. Su trasportnotizie.com trovate anche il nostro calendario dei divieti nella versione da consultare online, completo di deroghe ed eccezioni.

NOLEGGIO A BREVE E LUNGO TERMINE



via Cuneo, 108
12011 Borgo S. Dalmazzo (CN)
tel. 0171 262088 - fax 0171 261800
www.cuneorent.it - noleggio@cuneorent.it

Partner di



It's easier to leaseplan

Tariffe di noleggio a breve
e lungo termine a condizioni
agevolate per i soci
Assotrasporti



**VUOI SOSTITUIRE LA TUA AUTOVETTURA O IL TUO VEICOLO COMMERCIALE SOTTO I 35 Q.LI ?
RICHIEDICI UN PREVENTIVO GRATUITO**

Sistri, a che punto siamo?

Poche novità sul nuovo concessionario

Che fine ha fatto il nuovo Sistri? Sono passati circa quattro mesi ormai da quando è stato comunicato il nome del nuovo concessionario, il Raggruppamento temporaneo d'impresa formato da Almaviva, TIM e Agriconsulting, di cui vi avevamo parlato.

Eppure **non c'è ancora notizia della firma di un contratto** d'appalto e **sul fronte Sistri tutto tace, o quasi**.

Perché a far parlare di sé restano solo le vicende giudiziarie legate al sistema di tracciabilità dei rifiuti. Dapprima a maggio, quando era stato respinto il tentativo di Selex di bloccare la gara.

Poi fine luglio, quando un gruppo di software house aveva presentato un ricorso contro il Ministero dell'Ambiente chiedendo parziale annullamento del nuovo Testo Unico Sistri.

Ed ora l'ultima "novità", da parte di uno dei RTI partecipanti alla gara, che ha

chiesto in un primo tempo la sospensione, poi l'annullamento dell'esito della gara indetta da Consip, così come tutta la documentazione annessa.

Il motivo? Secondo i ricorrenti, non sarebbero stati applicati dalla commissione i criteri per la procedura di verifica obbligatoria, secondo quanto previsto dal codice degli appalti nel

caso in cui vengano individuate offerte "anormalmente basse". Istanza cautelare respinta in attesa dell'udienza vera e propria del prossimo 25 gennaio. Tutto questo mentre, come detto, rimane un silenzio di fondo su tutto ciò che riguarda lo sviluppo del nuovo Sistri e la sua sperimentazione, così come prevedrebbe il bando.



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Sistema di controllo
della Tracciabilità dei Rifiuti :: **SISTRI**

DGConsulting s.c.
consulenza globale



la tua azienda ha bisogno di consulenza?
sei un professionista desideroso di ampliare le tue competenze?

la nostra società di consulenza raggruppa professionisti di ogni settore
per fornire assistenza aziendale a 360°:

fiscale • legale • finanziamenti nazionali ed europei
organizzazione • formazione • sicurezza sul lavoro



Sede operativa: Corso Soleri 3, 12100 Cuneo

Tel. 0171 412816 • Fax 0171 426964 • Email amministrazione@dgconsulting.it

Ed infine il Milleproroghe... Il Decreto affronta due situazioni delicate

Il 30 dicembre è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto "Milleproroghe", contenente disposizioni urgenti in materia di proroga termini.

Nel testo vengono affrontate anche le **questioni relative a due problematiche legate all'autotrasporto**: il pagamento della quota all'Albo e il sistema informatico di tracciabilità dei rifiuti (Sistri).

Quota Albo

Come vi avevamo anticipato, con il Decreto "Milleproroghe" è stato confermato lo slittamento del termine utile per provvedere al pagamento della quota associativa di iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori. La nuova scadenza è prevista per il 28 febbraio 2017.

Il comitato centrale sul proprio sito "assicura ogni attività utile per la risoluzione dei disservizi, nonché per la predisposizione di ulteriori procedure di supporto, in tempo utile per consentire alle imprese di provvedere al pagamento della quota entro il predetto termine".



Si ricorda, inoltre, che da oggi è nuovamente attivo il numero verde 800232323 e che, di conseguenza, i numeri precedentemente indicati saranno disattivati.

Sistri

Anche per quest'anno l'attesa svolta è rimandata. Con la quarta proroga il Decreto da un lato rinvia al 1° gennaio 2018

l'entrata in vigore delle sanzioni previste per il 2017, dall'altro mantiene, per le imprese, l'obbligo di adeguarsi al Sistri attraverso il pagamento del relativo contributo.

Per di più resta in vigore per altri 12 mesi la gestione cartacea dei formulari.

E il nuovo anno sembra già portare con sé tutta una serie di interrogativi sul nuovo Sistri.

Incidenti sulle strade I dati Asaps relativi al 2015

Sono stati resi noti i dati definitivi Istat-Aci, che confermano di fatto quanto già anticipato dall'Asaps lo scorso luglio.

Per quanto riguarda la sinistrosità stradale - riferita a quella che provoca feriti e morti - gli incidenti sono stati 174.539 (-1,4%) e hanno provocato:

- 3428 vittime mortali, 47 in più del 2014 (+1,4%);
- 246.920 feriti (-1,7%).

Riprende dunque ad aumentare il numero di incidenti e di feriti e - dato in contro tendenza rispetto agli ultimi 14 anni - cresce anche il valore delle vittime

e dei feriti gravi, che fanno registrare un aumento del 6,4%.

Se si considera il valore teorico del target di diminuzione indicato dall'UE per l'arco di tempo compreso tra il 2011 al 2020, questi dati indicano un numero di 519 morti in più.

Le statistiche evidenziano notevoli differenze a seconda dei segmenti degli utenti della strada che si prendono in considerazione. Nel dettaglio:

- pedoni: 62 vittime (+4,2%);
- conducenti e trasportati dei veicoli a due ruote a motore: 878 morti, 773 su motocicli e 105 su ciclomotori (+7,6%);

- ciclisti: 251 vittime (-8,1%);
- conducenti e trasportati delle autovetture: 1468 morti (-1,5%);
- conducenti e trasportati dei veicoli pesanti (autocarri e motrici): 157 vittime (-1,3%).



Traffico, ecco le statistiche

Analizziamo dati dell'Osservatorio

Traffico in aumento nel 2016 a confronto con il 2015 sul campione della rete stradale e autostradale di oltre 25.000 km gestita da Anas.

Questi **i dati rilevati dall'Osservatorio del Traffico**.

Nel mese di novembre l'Indice di Mobilità Rilevata (IMR) registra un incremento dell'1% su tutta la rete, se paragonato con il mese di novembre 2015.

Questo dato conferma il trend crescente della viabilità rispetto agli anni scorsi. Se si confrontano invece i dati totali della rete italiana con il mese di ottobre 2016, la percentuale registra una diminuzione pari a circa il 3%.

E il segmento dei veicoli pesanti?

Come più volte segnalato, per questa sezione i valori dell'IMR risultano più interessanti rispetto al totale dei veicoli.

Su base nazionale e a paragone con

l'anno passato, infatti, l'Indice è aumentato del 3%.

Il segmento di mezzi pesanti a novembre 2016 ha rivelato sull'intera rete una lieve flessione, pari all'1% rispetto ad ottobre 2016.

L'arteria più trafficata della rete Anas? Ancora una volta il Grande Raccordo Anulare di Roma. Nel giorno più trafficato - lo scorso venerdì 18 novembre - è stato registrato il passaggio di 165.658 veicoli.



Autotrasporto internazionale, è proroga

Con la nota numero 271 del 7 dicembre il Ministero dei Trasporti ha comunicato che le autorizzazioni all'autotrasporto merci internazionale valide per il 2016 sono prorogate fino alla mezzanotte del 31 gennaio 2017.

Questa disposizione vale per tutti i Paesi tranne Svizzera, Kirgizstan e Israele.

Per questi ultimi la scadenza resta la mezzanotte del 31 dicembre 2016.



Veicoli commerciali, mercato in crescita

Anche a novembre aumenta il numero di immatricolazioni

Anche a novembre cresce il mercato dei veicoli commerciali (autocarri con peso totale a terra fino a 3,5 ton).

Si tratta della **trentaquattresima crescita consecutiva, che segna una netta accelerata rispetto ai primi dieci mesi dell'anno**.

Il trend di crescita si mantiene dunque costante. Stando alle elaborazioni del Centro Studi e Statistiche dell'UNRAE (l'Associazione delle Case automobilistiche estere) il numero di immatricolazioni di veicoli commerciali a novem-

bre è stato pari a 21.850, in crescita del 63,6% se confrontato con le 13.357 unità dello stesso periodo 2015.

"Se, infatti - ha affermato il Presidente dell'UNRAE, Massimo Nordio - secondo le nostre stime quest'anno si appresta a chiudere con un mercato dei commerciali che sfiorerà le 190.000 unità, ed una crescita superiore al 40%, anche per il prossimo anno, con la presenza del superammortamento al 140% e della Legge Sabatini, è prevedibile un ulteriore incremento delle vendite del 5%".



GENTE IN MOVIMENTO

L'INNOVATIVO MAGAZINE E SITO WEB DI INFORMAZIONE E APPROFONDIMENTO
PER GLI IMPRENDITORI, I PROFESSIONISTI E LE LORO FAMIGLIE



INTERAGISCI CON LA COMMUNITY ONLINE

REGISTRATI sul sito web genteinmovimento.com con un semplice clic,
COMMENTA gli articoli online, **CONDIVIDI** le tue idee ed esperienze,
PARTECIPA alla nostra community

REGALA UNA COPIA OMAGGIO DEL MAGAZINE

Omaggia un tuo collega, familiare o amico di una copia gratuita della rivista.
Inviaci il suo contatto: penseremo noi a inviare a tuo nome il **MAGAZINE REGALO**
nella versione **DIGITALE** o nel prestigioso formato **CARTACEO**

www.genteinmovimento.com | redazione@genteinmovimento.com



genteinmovimento



genteinmov



Gente in Movimento

Cronotachigrafo, disposizioni sulla formazione

Publicato il Decreto che disciplina obblighi e modalità

Il Regolamento europeo 165/2014/UE relativo all'uso del cronotachigrafo è applicato per intero dallo scorso 2 marzo.

Le novità principali, come vi avevamo riportato, riguardavano l'attribuzione di responsabilità in caso di violazioni (art. 33).

Secondo le disposizioni presenti nel regolamento, infatti, le imprese di trasporto hanno l'obbligo di:

- fornire ai propri conducenti una formazione e istruzioni adeguate in merito al buon funzionamento dei tachigrafi, effettuando controlli periodici sull'operato degli autisti;
- non incentivare i propri autisti - direttamente o indirettamente - ad usare in maniera impropria lo strumento;
- rilasciare ai conducenti in numero sufficiente i fogli di registrazione omologati;
- provvedere affinché la stampa dei dati provenienti dal tachigrafo, in caso di ispezione da parte di un agente, possa effettuarsi correttamente.

In caso di mancato rispetto di questi punti le imprese sono responsabili per le infrazioni ommesse dai loro condu-



centi o ai conducenti sottoposti a loro disposizione.

Ciò premesso, come dimostrare l'adempiimento a questi obblighi?

Si era in attesa di **disposizioni a livello nazionale in materia di corsi di formazione** sul buon funzionamento dei tachigrafi digitali e analogici e in materia di istruzione dei conducenti e di controllo sulle attività degli stessi.

Disposizioni che sono arrivate con il De-

creto n. 215 del 12 dicembre. Il Decreto, infatti, disciplina i corsi di formazione sul corretto uso dell'apparecchio tachigrafico, analogico o digitale, dei conducenti che svolgono la propria attività - con o senza vincolo di subordinazione - in favore di imprese di autotrasporto di merci e persone, per conto proprio o per conto terzi a norma dei Regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014. Il Regolamento contiene inoltre disposizioni per assicurare il corretto assolvimento da parte delle imprese degli oneri di istruzione dei conducenti e di controllo sull'attività degli stessi. Vediamo i dettagli.

Il Decreto stabilisce che i corsi di formazione abbiano una **durata minima di 8 ore**. Al termine del corso deve essere rilasciato a ciascun partecipante il certificato (il cui modello è allegato al presente Regolamento), della validità di cinque anni.

Ciascun corso di formazione può ospitare un massimo di 40 partecipanti e deve seguire un programma specifico, contenuto nel Decreto in oggetto.

Chi sono i **soggetti abilitati** all'erogazione dei corsi? I seguenti:

- autoscuole e centri di istruzione automobilistica che abbiano ottenuto il nulla osta ad effettuare



- i corsi di qualificazione iniziale e periodica per il conseguimento della CQC (Dlgs. 21 novembre 2005 n. 286) costituiti da consorzi di auto-scuole, che svolgono corsi di teoria e di guida per il conseguimento di tutte le patenti. Tale condizione può essere soddisfatta dalle auto-scuole anche attraverso l'adesione ad un consorzio;
- enti definiti come "soggetti attuatori" (art. 3, comma 2 del D.P.R. 29 Maggio 2009, n. 83);
 - enti accreditati allo svolgimento dei corsi di formazione professionale di 150 ore per il trasporto di viaggiatori e merci per conto terzi;
 - gli enti accreditati allo svolgimento dei corsi di formazione preliminare di 74 ore riservati alle imprese di autotrasporto merci per conto di terzi con mezzi di massa complessiva superiore a 1,5 ton e fino a 3,5 ton;
 - le imprese di autotrasporto di merci e di viaggiatori (compresi

consorzi e cooperative) che hanno in organico almeno 35 dipendenti con qualifica di conducente assunti con contratto a tempo indeterminato;

- imprese sviluppatrici di software di analisi, gestione e controllo dei tachigrafi che, negli ultimi tre anni, abbiano organizzato ed erogato almeno nove corsi di formazione specifica sull'utilizzo del tachigrafo, su incarico di soggetti pubblici o privati.

Il Decreto stabilisce inoltre chi sono i docenti autorizzati a svolgere gli interventi formativi e quali criteri bisogna seguire per l'organizzazione dei corsi.

Dunque le imprese che intendono avvalersi della facoltà di somministrazione ai conducenti dei corsi disciplinati dal presente decreto, assolvono all'onere formativo dei già citati Regolamenti (CE) n. 561/2006 e (UE) n. 165/2014.

Viene però specificato che ai fini della dimostrazione dell'assolvimento degli oneri di istruzione sulle attività dei

conducenti, le imprese stesse devono fornire ai conducenti un documento redatto per iscritto, controfirmato dal conducente, contenente adeguate istruzioni circa le norme di comportamento cui devono attenersi nella guida per garantire il rispetto della normativa sociale in materia di tempi di guida e al buon funzionamento del tachigrafo. Tale documento ha validità soltanto per l'impresa che lo ha rilasciato, per un anno dalla data della firma del conducente.

Sempre ai fini dell'assolvimento degli oneri di controllo, le imprese devono garantire verifiche periodiche - almeno ogni 90 giorni - sull'attività dei conducenti.

Dall'esito di tali controlli deve essere redatto un resoconto scritto, controfirmato dal conducente, che va conservato presso la sede dell'impresa per almeno un anno dalla data di redazione.

Il Decreto entrerà in vigore il giorno successivo alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale.

Autotrasporto, deferita la Spagna

Legislazione in materia in conflitto col Regolamento UE

La Commissione europea ha deferito la Spagna alla Corte di giustizia dell'Unione Europea.

Il motivo? **La mancata osservanza delle condizioni che devono essere rispettate dalle imprese per poter operare sul mercato dei trasporti su strada.**

Ma andiamo con ordine.

Quando si parla di deferimento si intende l'avviamento - da parte della Commissione europea - di azioni legali nei confronti degli Stati che non adempiono agli obblighi previsti dal diritto dell'UE. In questo caso nei confronti della Spagna.

Secondo il Regolamento n. 1071/2009, infatti, per esercitare l'attività di trasportatore su strada si deve disporre di uno o più veicoli immatricolati nello Stato membro di stabilimento.

La legislazione spagnola, invece, impone alle imprese di disporre di almeno tre veicoli.

Questo va in conflitto con il Regola-

mento europeo citato pocanzi e risulta sproporzionato e potenzialmente discriminatorio nei confronti delle piccole imprese di autotrasporti.

Molte di esse, infatti, dispongono di un solo veicolo e risulterebbero escluse dal

mercato dei trasporti su strada.

Dopo il Parere inviato alle autorità spagnole nel febbraio 2016, dunque, dal momento che la Spagna non si è uniformata a tali direttive, è scattato il deferimento.



Incentivi per gli investimenti

Il MIT fa chiarezza

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso la Circolare dell'8 novembre 2016 ha fatto chiarezza e fornito **istruzioni operative in merito agli incentivi a favore di investimenti nel settore dell'autotrasporto di merci.**

La Circolare spiega come siano finanziabili solo gli investimenti avviati dopo la data di pubblicazione del Decreto del 19 luglio 2016 in Gazzetta ufficiale, cioè dal 16 settembre in poi e ultimati entro il 15 aprile 2017.

Ma cosa significa "avvio dell'investimento"?

Si intende il primo atto giuridicamente impegnativo per il soggetto aspirante al beneficio, che di solito è costituito dal contratto di acquisto o da altro atto unilaterale purché vincolante (proposta di acquisto, ordinativo, ecc.).

In ogni caso il contratto deve essere debitamente datato, sottoscritto dal titolare o dal rappresentante dell'impresa e recare analiticamente i costi dell'operazione che dovranno trovare corrispondenza nella fattura.

La Circolare specifica altresì che contestualmente alla domanda l'aspirante al beneficio ha l'onere di dimostrare di aver concluso l'investimento, attraverso la prova del pagamento del corrispettivo (dimostrabile con la trasmis-



sione della fattura quietanzata) e la prova dell'avvenuta immatricolazione (ovvero di averla richiesta entro il termine al competente UMC).

In sostanza, l'interessato dovrà fornire:

- prova dell'avvenuta immatricolazione entro il termine (ovvero della presentazione della relativa richiesta all'UMC, mediante la ricevuta rilasciata dallo stesso UMC);

- prova della corrispondenza delle caratteristiche tecniche dei veicoli con quanto richiesto dal D.M. 243/2016,

esclusivamente attraverso l'attestazione del costruttore.

- prova dei costi effettivamente sostenuti attraverso idonea rendicontazione (fattura).

- nel caso di acquisto di veicoli Euro VI, la prova della contestuale rottamazione di un vecchio trattore stradale che potrà dirsi soddisfatta ove le procedure della rottamazione del veicolo si collocano nell'arco temporale non anteriore all'entrata in vigore del Decreto degli investimenti.

Naturalmente bisogna dimostrare di non rientrare tra coloro che hanno ricevuto e, successivamente, non rimborsato o depositato in un conto bloccato, gli aiuti individuati quali illegali o incompatibili dalla Commissione europea.

In caso di leasing si deve dimostrare, contestualmente alla presentazione della domanda entro il termine, il pagamento dei canoni effettivamente versati e in scadenza alla stessa data ultima di presentazione della domanda.

Per quanto riguarda la vendita con riserva di proprietà (quando la proprietà dell'oggetto alienato resta al venditore, l'utilizzazione del bene è conseguito dal compratore all'atto della stipulazione del contratto e il pagamento è



rateizzato), essa è equiparabile al leasing a patto che il nominativo dell'utilizzatore figuri sulla carta di circolazione del veicolo.

Un altro punto importante chiarito dalla Circolare è la cumulabilità degli incentivi con altre agevolazioni.

Il Ministero chiarisce che gli incentivi per gli investimenti non sono cumulabili con i contributi "Sabatini-bis".

Sono cumulabili con il "superammortamento" (Legge di Stabilità 2016) che sarà prorogato anche per il 2017.

Va precisato che laddove l'importo del contributo non è predefinito ad opera della stessa Amministrazione, dall'importo dei costi ammissibili, quale risulta dal contratto, dall'ordinativo e soprattutto dalla fattura, devono essere detratti i corrispettivi di eventuali permutate effettuate a favore dello stesso fornitore e dell'IVA. Le operazioni di permuta devono sempre essere evidenziate nel contratto e nella fattura onde consentire all'Amministrazione di tenerne conto ai fini del corretto calcolo dei costi sostenuti e dell'importo del contributo.

Tra le misure risulta incentivabile anche acquisire veicoli di categoria Euro VI in caso di contestuale radiazione per rottamazione o per esportazione in Paesi al di fuori dell'UE.

A questo proposito, la Circolare del Ministero fa chiarezza in merito al requisito della contestualità: esso è soddisfatto se la radiazione (e l'acquisizione dei veicoli Euro VI) avviene in data posteriore al 16 settembre e comunque prima del 15 aprile 2017 (data ultima degli investimenti). Inoltre un'ulteriore condizione di ammissibilità al contributo è che acquisizione del veicolo Euro VI e radiazione siano effettuate dal medesimo soggetto. Il numero di iscrizione al REN o all'Albo deve essere lo stesso).

Infine, con un'ulteriore Circolare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha chiarito un punto ambiguo presente nella precedente.

Più precisamente per ciò che riguarda l'acquisizione di veicoli Euro VI nuovi di fabbrica in caso di contestuale radiazione di veicoli più obsoleti.

La Circolare del Ministero specifica come il termine "trattori stradali" deb-

ba essere inteso in senso generico e non nella sua accezione tecnica.

Dunque in questo ambito possono farsi rientrare anche le acquisizioni di autocarri.

Pertanto possono usufruire dell'incentivo sia trattori sia motrici, a patto che soddisfino le condizioni richieste.



SACED
ambiente & energia

carte
carburante

carte
prepagate

buoni
car wash*



* disponibili solo nell'impianto di Boves

sconti riservati a tutti i soci Assotrasporti

Via Santuario 18/C, Boves (CN)

S.P. 661 km 59+352, Murazzano (CN)

Via Firenze 31 - S.P. 31 km 0+536, Feisoglio (CN)

Fraz. Gamellona 10, Sale San Giovanni (CN)

Via Valle Grana 16, San Rocco Bernezzo (CN)

dalla parte
dell'ecologia

- smaltimento rifiuti industriali
- trasporto rifiuti
- noleggio cassoni scarrabili
- rimozione e smaltimento coperture in amianto
- distribuzione gasolio da riscaldamento
- distribuzione gasolio agricolo e autotrazione
- produzione pellet

www.saced.com

Dedicato a chi ha fatto molta strada



sferica.net

TRANSPOTECH
LOGITEC
SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

Verona, 22-25 febbraio 2017

www.transpotec.com |   

REGISTRATI SU WWW.TRANSPOTEC.COM
E RISPARMI SUL PREZZO DEL BIGLIETTO!

Located in



Co-located with

SaMoTer

In partnership with



Under the patronage



Organized by



Rimborso accise ottobre-dicembre

Ecco come procedere

Ecco come i trasportatori possono chiedere il rimborso delle accise sul gasolio consumato nel quarto trimestre del 2016.

L'Agenzia delle Dogane in una nota fa sapere di aver reso disponibile sul proprio sito internet www.agenziadogane.gov.it, il software aggiornato con cui le imprese di autotrasporto possono richiedere il rimborso delle accise sul gasolio consumato nel quarto trimestre del 2016.

A partire dal 1° gennaio ed entro il 31 gennaio 2017, gli esercenti di attività di autotrasporto merci con veicoli di massa complessiva pari o superiore a 7,5 ton. possono presentare la dichiarazione utile alla fruizione del beneficio in essere, facendo riferimento ai consumi di gasolio effettuati tra il 1° ottobre e il 31 dicembre 2016.

L'Agenzia delle Dogane ha stabilito che



**AGENZIA
DELLE
DOGANE**

l'importo rimborsabile è pari a:

- € 214,18609 per mille litri di gasolio, in relazione ai consumi effettuati tra il 1° ottobre e il 2 dicembre.
- € 214,18 per mille litri di gasolio, in relazione ai consumi effettuati tra

il 3 dicembre e il 31 dicembre.

I crediti sorti con riferimento ai consumi relativi al terzo trimestre dell'anno 2016 potranno essere utilizzati in compensazione entro il 31 dicembre 2017. Da tale data decorre il termine per la presentazione dell'istanza di rimborso in denaro delle eccedenze non utilizzate in compensazione, la quale dovrà essere presentata entro il 30 giugno 2018.

Sul Portale gli interessati possono accedere al software per la compilazione e la stampa dell'apposita dichiarazione da consegnare, insieme ai relativi dati salvati su supporto informatico (per drive USB, DVD o CD-rom), all'Ufficio delle Dogane territorialmente competente.



Fondo di garanzia, finite le risorse

Fondo di Garanzia, risorse terminate. Da inizio gennaio era tornata operativa - a seguito del suo rifinanziamento - la sezione speciale del fondo di garanzia per l'autotrasporto, istituita con decreto del 27 luglio 2009 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dello sviluppo economico.

Si trattava dell'applicazio-

ne di uno dei punti presenti all'interno della Legge di Stabilità 2016, che stabilisce un'autorizzazione di spesa pari a 10 milioni di euro per consentire l'operatività della sezione speciale trasporto, istituita nell'ambito del Fondo di garanzia per le piccole e medie imprese. Tra le norme previste c'erano, in particolare, la valutazione effettuata sulla base dei modelli di scoring previsti dal paragrafo I della Parte VI delle Disposi-

zioni e la concessione della garanzia diretta fino alla misura massima dell'80% dell'ammontare delle operazioni finanziarie. Ora Medio Credito Centrale ne ha sospeso l'operatività.

In attesa del suo ripristino, tuttavia, le imprese di autotrasporto potranno comunque usufruire delle disposizioni applicate a tutte le PMI (sebbene meno vantaggiose) e sono esentate dal pagamento delle commissioni

“una tantum”.



Incidenti stradali, lo psicologo per le vittime

Un nuovo progetto di supporto

Approfondiamo la questione legata al **progetto Ania Cares**: l'assistenza psicologica alle vittime di incidenti stradali ed alle loro famiglie.

Intervista ad **Anna Maria Giannini**, Professore Ordinario presso la Facoltà di Medicina e Psicologia, "Sapienza" Università di Roma.

a cura di Francesca Baralla e Daniela Frisone - Smart City & Mobility Lab (www.mobilitylab.it)

Il "Global status report on road safety" (WHO, 2015) riporta i dati mondiali relativi alle **vittime di incidenti stradali** che, nel 2015, sono state oltre 1,2 milioni di persone, mentre 50 milioni di utenti della strada hanno riportato lesioni gravi ed a lungo termine.

A livello globale, gli incidenti stradali sono stimati essere una delle principali cause di morte e la principale tra i giovani di età compresa fra i 15-29 anni.

La maggior parte di questi decessi si verificano in Paesi a basso reddito, dove la rapida crescita economica è stata accompagnata da un aumento della motorizzazione e del traffico veicolare. Il numero dei morti a seguito di incidente stradale è relativamente costante dal 2010, pur in presenza, nel periodo preso in esame, di una crescita della popolazione mondiale (>4% tra il 2010 ed il 2013) e di un aumento dei veicoli immatricolati a livello globale (>16% tra il 2010 e il 2013).

Tuttavia, anche se il mancato aumento del numero di decessi in presenza di un aumento della popolazione e del numero dei veicoli appare un dato in-

coraggiante, **non ci sono segnali di cali effettivi del numero delle vittime di incidenti stradali**, requisito essenziale per rispettare i parametri fissati nel Decade of Action for Road Safety 2011-2020 (WHO).

Considerati i dati globali, guardando al nostro Paese, nel 2015, si sono verificati 173.892 incidenti stradali con lesioni a persone, con la morte di 3.419 persone ed il ferimento di altre 246.050, di cui 16 mila feriti gravi (ISTAT, luglio 2016). I primi dati ISTAT pubblicati registrano, pur in presenza di un trend decrescente negli ultimi 15 anni, un aumento del numero di vittime ed un costante aumento del rapporto tra feriti gravi e vittime, condizione che allontana il nostro Paese dall'obiettivo europeo per la sicurezza stradale per il 2020 (European Commission, sec-2010-903).

Oltre al numero dei decessi, il numero dei feriti gravi con esiti invalidanti costituisce un'emergenza sanitaria a livello mondiale. Il principale obiettivo europeo per il 2020 (Policy orientations on road safety 2011-2020, EC 2010) è quello di ottenere una riduzione del

50% del numero delle vittime del 2010, attraverso misure che prevedano interventi educativi e formativi rivolti agli utenti della strada e che applichino la tecnologia moderna per aumentare la sicurezza (e.g.: Intelligence Transport Systems), che promuovano il rispetto e l'adesione alle norme del Codice della Strada, oltre che prevedano la realizzazione di interventi infrastrutturali e producano veicoli capaci di garantire maggiore sicurezza. Un altro orientamento europeo prevede di definire obiettivi e strategie capaci di **individuare misure in grado di migliorare l'efficienza degli interventi di primo soccorso e dell'assistenza post-incidente** per ridurre l'impatto di tali eventi sulle vittime. Una delle conseguenze degli incidenti stradali è l'impatto che questi hanno anche sui familiari delle vittime, i quali vivono un'evidente caduta della qualità della vita a seguito della morte, ma anche degli esiti invalidanti connessi agli incidenti. Le conseguenze psicologiche degli incidenti stradali sono state a lungo trascurate sia dai servizi di salute pubblica, sia dalla ricerca scientifica e solo da qualche anno si è diffusa una maggiore attenzione alle problematiche psichiche conseguenti all'incidentalità stradale (Blanchard et al. 2004). Le ricerche condotte hanno evidenziato come alcuni bisogni fondamentali delle vittime, quali essere adeguatamente informati, assistiti nelle pratiche legali, riconosciuti nello status di vittime e, in particolare, assistiti psicologicamente, siano stati spesso disattesi.

Il Progetto ANIA Cares nasce in linea con queste esigenze: realizzato dalla Fondazione ANIA per la sicurezza stradale, organizzazione no-profit rappresentativa delle imprese di assicurazione operanti nel ramo della responsabilità civile auto, con il coordinamento



scientifico della Facoltà di Medicina e Psicologia, "Sapienza" Università di Roma, Responsabile scientifico Prof. Anna Maria Giannini, ed in collaborazione con la Polizia Stradale. "Dopo aver subito un primo grave trauma fisico o psicologico - ricorda Anna Maria Giannini - le vittime ed i familiari ne sopportano un secondo, che il più delle volte, non viene riconosciuto. Per questo, si è voluto compiere un atto di civiltà che potrebbe colmare questo gap di attenzione nei confronti dei macrolesi e dei parenti delle persone decedute".

Il Progetto prevede l'intervento di supporto psicologico ai gravi traumatizzati di incidente stradale ed ai familiari delle vittime. Nell'ambito del

Progetto è stata definita una procedura di intervento innovativa e basata su un modello di Pronto Soccorso Psicologico, specificamente dedicato alle vittime di questo tipo di trauma. Afferma la Prof. Giannini: "il Progetto, unico nel suo genere a livello internazionale, ha come principale obiettivo quello di sviluppare una rete di assistenza per fornire un aiuto qualificato per superare le spesso gravi conseguenze psicologiche dovute ai danni fisici permanenti o alla perdita di una persona cara".

Per realizzare questo ambizioso obiettivo, si è previsto il coinvolgimento di esperti di fama nazionale ed internazionale della Psicologia del trauma e del suo trattamento tra i quali il Dott. Roger Solomon, Direttore clinico del centro Post Critical Incident - PCI, ed il Prof. Richard Mollica, Direttore del Harvard Program of Refugee Trauma. E' stato approntato un protocollo d'intervento, attraverso la sperimentazione su alcuni casi, redatte le linee guida



per gli psicologi che lavoreranno con le vittime o/e i familiari, nonché le linee guida per Polizia Stradale e Compagnie assicurative. Gli Psicologi, selezionati e specificamente formati, opereranno nelle città pilota del progetto (Milano, Roma, Firenze e Campobasso). L'obiettivo è la realizzazione di Unità di Pronto intervento psicologico (inizialmente attive nelle città pilota e poi estendibili sul territorio nazionale) che, attraverso numero verde attivo 24h su 24, interverranno su chiamata delle strutture di emergenza degli Ospedali, della Polizia Stradale e locale, delle Assicurazioni o delle vittime stesse. Come sottolinea la Prof. Giannini, "l'innovatività del progetto consiste non solo nel mettere in primo piano l'intervento psicologico alle vittime, ma anche creare sinergie tra le parti operative coinvolte nell'evento traumatico stradale".

Il Progetto è stato costruito a partire dai bisogni reali e profondi delle vittime lasciate sole con le emozioni, i

sentimenti e il dolore per la perdita e l'esperienza vissuta. Quando parliamo di vittima si considera chi fa esperienza diretta dell'evento traumatico, chi ha assistito direttamente all'evento, o che viene a conoscenza di un evento traumatico accaduto ad un membro della famiglia (DSM 5; APA, 2013).

Occorre considerare che il trauma stradale (evento identificato con l'acronimo IPEV, ossia morti Improvvise, Premature, Evitabili e Violente; Lori et al., 2013) è solitamente un evento causato da un'azione umana, riconducibile ad errori del conducente o trasgressioni delle norme stradali. Le reazioni allo stress sono in parte diverse a seconda che l'evento sia provocato dall'uomo, oppure sia un disastro tecnologico o un disastro naturale (Rodriguez, Kohn, 2008) e una maggiore percezione della propria responsabilità correla positivamente con la probabilità di sviluppare sintomi post-traumatici (Blanchard et al., 1996). "Il senso di colpa e il vissuto di responsabilità reale o presunta, o il sentimento di rabbia intensa, sono aspetti che possono incidere sul percorso di recupero e sullo stile di fronteggiamento dell'evento traumatico con conseguenze sul piano dell'elaborazione del lutto e sullo sviluppo di esiti psicopatologici" - afferma la Prof. Giannini.

Come dimostrano le numerose ricerche condotte (e.g.: McFarlane, Van der Kolk, 1996; Van Der Kolk, 2014), la possibilità di ottenere un supporto sociale, ossia di sperimentare un vissuto di reciprocità e di sentire di essere compresi, costituisce la protezione più potente contro la possibile sopraffazione prodotta da eventi come gli incidenti stradali.



Retrofit elettrico in tour per l'Italia

Il primo veicolo retrofittato ha viaggiato lungo la nostra penisola

Pubblichiamo di seguito il contributo che ci ha trasmesso **Gaetano La Legname**, imprenditore del trasporto e consulente tecnico dell'On. Ivan Catalano, Vicepresidente della IX Commissione trasporti alla Camera

dei Deputati

La Legname, che è anche manager di rete, ci presenta i progressi e i notevoli passi avanti fatti in materia mobilità sostenibile di persone e merci.

All'interno del numero 4 di TN-Trasportonotizie vi avevamo parlato di retrofit elettrico e di Mobility r-Evolution.

Si è recentemente concluso a Milano il viaggio di oltre 2.400 km del **primo veicolo retrofittato** ai sensi del D.M. 1 dicembre 2015 n° 219, la Smart dell'azienda Newtron Engineering Srl di Villafranca Tirrena (ME), primo costruttore di kit accreditato alla D.G. della Motorizzazione.

Abbiamo viaggiato attraverso 10 regioni, 30 località per un totale di oltre 2.400 km percorsi a emissioni zero.

Mobility r-Evolution, la rete di imprese no profit, promossa dall'On. Ivan Catalano (Civici e Innovatori), ha organizzato questo tour per sollecitare i media, i professionisti e le pubbliche amministrazioni ad approfondire la norma suddetta che, a quasi un anno dalla presentazione, vede l'Italia ancora primo ed unico Paese europeo ad averla redatta ed emanata.

Per quanto riguarda il tour, si è trattato di un'esperienza interessante, a tratti molto impegnativa. Avventurarsi con il primo veicolo trasformato in elettrico post-Decreto, in un viaggio di 2.400



km attraverso l'Italia, alle porte dell'inverno, è stata un'impresa da temerari. Abbiamo dovuto fare i conti con le infrastrutture inesistenti nel Sud Italia e mal funzionanti nel Centro. Abbiamo fatto i conti con le ripide salite dalla Calabria alla Campania, indimenticabili quelle a Matera e nel raccordo autostradale tra Potenza e Salerno. Abbiamo sempre tenuto d'occhio l'odometro, nostro compagno di viag-

gio, che ci permetteva di calcolare con precisione l'effettiva autonomia della vettura, evitando di rimanere senza energia.

Abbiamo anche scelto un veicolo urbano, un prototipo, per dimostrare agli increduli che "si può fare", se si vuole. Abbiamo trovato tanti appassionati, tanti curiosi e tante persone che ci hanno dimostrato affetto e benevolenza. A tutte queste persone diciamo, grazie! Grazie per averci creduto insieme a noi. Come le vecchie carovane teatrali, siamo arrivati e subito ripartiti dopo lo spettacolo, nemmeno il tempo per i convenevoli.

Un ringraziamento particolare a Nicola Venuto e a tutto lo staff della Newtron, che hanno fatto parecchi sacrifici per preparare in tempo le vetture e ad Alessandro Plaia, media manager che ci ha permesso di documentare questi momenti che rimarranno nella storia del retrofit elettrico.

Ripenso ai giorni trascorsi con un po' di nostalgia, sognando la seconda edizione del tour il prossimo anno.



Ogni mese in tutta Italia il mensile più qualificato ...
con il nuovo, l'usato e unico nel suo genere
mezzi e attrezzature da lavoro in tutte le sue declinazioni.

Veicoli Lavoro & AUTOMOTO
VINTAGE
www.motoricampertrucks.com

Mensile di annunci fotografici e attuali - Editoriale Winner
CERAMIC POWER
www.ceramicpower.it

Veicoli Lavoro & AUTOMOTO
VINTAGE
www.motoricampertrucks.com

R.M. servizi
RIPARAZIONE MEZZI DA
Ufficio +39 349 9709732
officinarm@gmail.com

Veicoli Lavoro & AUTOMOTO
VINTAGE
www.motoricampertrucks.com

AUTO D'EPOCA
20-21-22-23
Ottobre 2016
www.automotodepoca.com
PadovaFiereSpa



editorialewinner ... al servizio di chi lavora.

Transpotec 2017

La competitività passa da qui

Transpotec marcia a pieno carico verso la meta: un segnale positivo tra tutti, **l'area espositiva prevista è andata sold-out** ed è stata ampliata. Ai padiglioni inizialmente ipotizzati (9-10-11-12) si è aggiunta una parte del 7. Confermate anche le aree esterne dedicate a esposizione e test drive (AE11-AE12-E- F) con l'aggiunta, anche in questo caso, di parte delle aree C e D (condivise con Sa.Mo.Ter). L'attesa è dunque ora tutta per il 2017, quando, dal 22 al 25 febbraio, la manifestazione, organizzata da Fiera Milano, accoglierà i visitatori a Veronafiere. **L'offerta espositiva si preannuncia ricca e altamente rappresentativa di un mercato che negli ultimi anni si mostra sempre più attento all'innovazione:** tra i costruttori di pesanti, DAF, Iveco, MAN e Scania hanno già confermato l'adesione e altre case sono in fase di ufficializzazione; sul fronte commerciali leggeri ci saranno Fiat Professional, ancora Iveco, che si presenta con l'intera gamma, e Volkswagen; ampia e variegata infine l'offerta di allestimenti, furgonature e rimorchi, con una vasta gamma di proposte per il trasporto a temperatura controllata, che riempirà praticamente l'intero padiglione 11. Non mancheranno, infine, le proposte di aftermarket e i servizi per singoli veicoli e flotte.



“Siamo davvero soddisfatti dei risultati che questa edizione di Transpotec sta registrando, un segnale chiaro che il lavoro di questi anni sta portando i suoi frutti.” - ha dichiarato Giuseppe Garri, Exhibition Manager della manifestazione. - “Il nostro progetto è stato chiaro sin dall'inizio: lavorare fianco a fianco con le aziende, condividere obiettivi e strumenti, ma soprattutto fare della fiera un momento concreto di affari in grado di generare nuovi contatti, nuove idee di sviluppo, nuova

consapevolezza sul mercato e le possibili direzioni future. Per questo abbiamo scelto di investire ulteriormente nel progetto di internazionalizzazione a supporto dei nostri espositori, che quest'anno potranno entrare in contatto con circa un centinaio di top buyer internazionali, provenienti da 20 Paesi tra Europa, Europa dell'Est e bacino Mediterraneo, che stiamo selezionando per provenienza, interesse e capacità di spesa”. Sono queste le premesse con cui si at-



tende la prossima edizione di Transpotec. Un appuntamento fondamentale per tutte le aziende che vogliono "fare sistema", che è tornato a riaffermarsi come punto di riferimento assoluto del settore proprio ora che il mercato italiano sembra avviato verso la ripresa: nei primi nove mesi, rispetto allo scorso anno, sia i veicoli industriali che i commerciali sono cresciuti del 41% e rimorchi e semirimorchi del 35%, mentre la previsione per la chiusura generale del 2016 è del + 38% (dati relativi alle immatricolazioni, fonte UNRAE).

La manifestazione sarà dunque l'occasione per fare il punto sul mercato e le sue prospettive, ma soprattutto incontrare nuovi clienti e dare valore alle opportunità e alle sinergie possibili in un settore fortemente cambiato, guardando con consapevolezza a nuove prospettive di competitività.

L'autotrasporto ha, infatti, fatto sua in maniera ancora più forte una tendenza ormai trasversale a numerosi comparti: non considerare il business soltanto in funzione del singolo prodotto, ma nel valore che esso riesce a generare insieme ad altre innovazioni.

Un esempio di questo nuovo approccio è la sostenibilità nell'autotrasporto: un aspetto direttamente connesso alle motorizzazioni innovative dei nuovi mezzi e fondamento per la diffusione dei nuovi combustibili bio. La sostenibilità passa, però, anche attraverso pneumatici dotati di battistrada che riducono i consumi migliorando il rotolamento, e da rimorchi "intelligenti" che rendono più semplici le manovre, fino alle appendici mobili per migliorare



l'aerodinamica del mezzo a seconda del carico trasportato e a sistemi elettronici che elaborano la rotta più rapida e conveniente.

In questo senso, Transpotec si propone di essere una manifestazione "smart" che mette al centro prodotti in grado di incontrare le esigenze concrete dei clienti ad ogni livello.

In manifestazione sarà inoltre dato spazio a iniziative inedite realizzate con primari partner del mondo editoriale e associativo, come l'Aftermarket Village, dedicato al mondo della componentistica per i truck o il Viaggio virtuale all'interno del veicolo, che, grazie a un semplice visore, consentirà di valutare caratteristiche e potenzialità dei mezzi dall'interno della cabina.

Prove pratiche e test drive quest'anno si svolgeranno invece direttamente sul circuito cittadino, in modo da testare i

veicoli sul campo e da valutarne concretamente ergonomia e performance.

Non mancheranno infine numerose occasioni di formazione e aggiornamento dedicate alla crescita professionale, ma anche eventi, award, incontri e iniziative di ampio respiro, organizzate con editori e associazioni di settore.

Al centro di tutta l'offerta, contenutistica ed espositiva, quelle che sono oggi le parole chiave del comparto: innovazione, sostenibilità, risparmio e rispetto per l'ambiente.

Insomma l'obiettivo è fare della visita un'esperienza professionale unica, appagante ed emozionante a servizio degli operatori.

Il visitatore avrà infatti a sua disposizione una ricca scelta di "esperienze", che lo porteranno a scoprire buone pratiche, a conoscere le novità più interessanti sia nel campo delle tecnologie che delle normative, a trovare nuovi partner e fornitori, ma anche in grado di intrattenere con nuovi format, iniziative ludiche e spazi dedicati ai truck decorati. A rendere ancora più utile e ricca di contenuto la visita a Transpotec, sarà, infine, la contemporaneità con Sa.Mo.Ter., Salone Internazionale delle Macchine Movimento Terra da cantiere e per l'edilizia, che offrirà ulteriori nuove opportunità di sviluppo di business sia per le aziende che per gli operatori: un solo biglietto consentirà di visitare entrambe le fiere dando ai visitatori l'opportunità di ampliare in modo ancora più trasversale la scelta sui nuovi prodotti.

Transpotec è carico di opportunità. Oggi la strada per la competitività del settore passa da qui.



Omologazione in fase 2

A cosa serve farla?

a cura di Giuliano Latuga, IM - ISOMotori

Recentemente abbiamo partecipato all'evento di Marina di Carrara, il 4X4Fest, **appuntamento nazionale che da oltre un decennio coinvolge migliaia di appassionati di fuoristrada nella graziosa cittadina toscana**. A questo evento, oltre alle varie associazioni di categoria, largamente rappresentate dalla F.I.F. (Federazione Italiana Fuoristrada), presente con oltre 14 delegazioni regionali, erano rappresentati numerosi marchi delle case costruttrici di automobili e motociclette ed un centinaio di preparatori di fuoristrada.

Abbiamo incontrato diversi operatori, in modo particolare abbiamo scambiato opinioni in modo più approfondito con tre di loro. Il motivo di ciò è stato dalle pubblicità disseminate nei loro stands che presentavano la possibilità di acquistare accessori omologati.

Parlando dapprima con gli addetti allo stand, alla precisa domanda "che cosa vuol dire omologato?" la risposta ottenuta è stata "le modifiche che noi apportiamo si possono scrivere a libretto". Questa risposta ci è sembrata alquanto superficiale ed inadeguata. Alla domanda "Quali sono i passaggi per potere affermare che un kit è di tipo omologato?" venivamo indirizzati a persone preparate sulle procedure. Ogni operatore ci spiegava che il kit viene omologato modificando un veicolo prototipo e che, se queste modifiche vengono fatte su un veicolo nuovo di fabbrica ancora da immatricolare, è possibile ottenere un documento



(certificato di conformità) che sostituisce quello delle case costruttrici e quindi, già dalla prima carta di circolazione, risultano già modificati.

Questa procedura è regolamentata in Italia da un apposito Decreto ministeriale, il DM n.277 del 2001. Ad esempio, nei casi illustrati dai preparatori del 4X4Fest, il veicolo illustrato di fase 1 era il Jeep Wrangler JK, autovettura posta sul mercato e pronta per essere immatricolata come tale. I preparatori su questa autovettura applicano le loro modifiche che sottopongono a collaudo in MCTC secondo i dettami del DM n.277 per ottenere una nuova omologazione (fase 2). In questo caso i preparatori devono acquisire l'accreditamento presso il Ministero dopo un sopralluogo del costruttore.

Successivamente al rilascio dell'omologazione il preparatore/costruttore può seguire due modalità operative:

1. le modifiche vengono apportate ad un'autovettura nuova che, immatricolata, potrà sostituire le conformità rilasciate da Jeep dal nuovo costruttore di fase 2;
2. il veicolo risulta già immatricolato e in questo caso il costruttore non può inviare una nuova conformità di fase 2, ma può sottoporre il veicolo modi-

ficato a collaudo in unico esemplare presso la MCTC, seguito dal rilascio di una dichiarazione di origine che certifica che le modifiche apportate sono conformi a quelle di omologazione.

In entrambi i casi il risultato sarà avere l'elenco delle modifiche riportato sulla carta di circolazione. **Questo a vantaggio della sicurezza dei dispositivi installati.**

Analoga procedura può essere utilizzata per "omologare" un veicolo di fase 1 (autovettura M1) in veicolo di categoria N1 (autocarro, veicolo uso speciale) in fase 2. In questo caso il costruttore di fase 2 realizza i dispositivi per la trasformazione (ad esempio per l'autocarro la griglia di separazione tra vano passeggeri e vano di carico) e li sottopone per l'omologazione al Ministero dei Trasporti. Occorre precisare che il Ministero dei Trasporti per rilasciare questa omologazione rende obbligatorio il rispetto di un protocollo sullo stile del sistema di certificazione qualità. Questo accreditamento garantisce che il nuovo produttore potrà sul mercato un prodotto verificato e certificato. Anche la società che detiene il marchio Businesscar, dopo anni di collaborazione con enti stranieri, ha ritenuto opportuno avviare questo percorso di accreditamento



per ottenere le omologazioni di fase 2 di autoveicoli di categoria internazionale M1 in autoveicoli ad uso speciale di categoria internazionale N1, ovvero in autocarri. Dopo avere ottenuto questo accreditamento la società ha ottenuto la prima omologazione su un modello SUV del gruppo Autogerma. Questa omologazione consentirà di ottenere direttamente l'omologazione di diversi modelli sul mercato come veicoli speciali o da lavoro. Non solo, sarà possibile per questo costruttore adottare la procedura di unico esemplare per i veicoli già immatricolati e/o quelli da immatricolare ma non coperti direttamente dall'omologazione in fase 2.

Il marchio Businesscar è nato nel 1997 a seguito del brevetto rilasciato per l'allestimento dei veicoli ad uso speciale noto ai tecnici come uso ufficio. Questo tipo di omologazione consentì al gruppo di crescere molto in fretta fino a rendere appetibile l'uso di queste trasformazioni anche ad altri operatori del settore. La conseguenza fu che, per acquisire quote di mercato, alcuni allestitori senza scrupoli utilizzarono metodi illegali per collaudare queste trasformazioni. Questa pratica fraudolenta consentì di lì a poco ai funzionari della Pubblica Amministrazione di bloccare l'intera produzione. Sono passati anni e alla fine tutte le sentenze sono state favorevoli al detentore del brevetto e delle omologazioni. Per questo motivo, dal 2013 la società ha ricominciato a produrre questi allestimenti in unico esemplare.

Per venire incontro alle esigenze del mercato dei costruttori e dei concessionari



auto il gruppo Businesscar ha ritenuto opportuno avviare il percorso di omologazione degli autoveicoli allestiti ad uso speciale di categorie N1. È in progetto, dopo la prima omologazione, la realizzazione di altre omologazioni per tutti quei modelli che le case costruttrici riterranno utili ai fini commerciali omologare con la versione Businesscar. Il mercato da anni conosce le versioni autocarro note anche come "Van", ora sarà loro compito fare riconoscere le versioni ad uso speciale con il nome "Businesscar". Il mercato delle auto aziendali è afflitto dalla limitazione imposta dalla norma che non consente di detrarre e dedurre se non una piccolissima parte dell'imponibile e dell'IVA del veicolo. Questo è il motivo per cui da anni si ricorre alle versioni "Van". Queste versioni hanno un limite stabilito da successive norme fiscali che riducono la totale detraibilità a modelli con modesta potenza dei motori, generalmente non oltre i 90 kw. I veicoli ad uso speciale, nel rispet-

to della normativa fiscale, dal 6 dicembre 2006 consentono di ampliare la gamma degli stessi a potenze superiori, fino a 170 kw. Non solo, altro limite delle versioni "Van" è la compatibilità di inerenza d'uso. Infatti un autoveicolo aziendale, per essere fiscalmente detraibile, deve risultare inerente all'attività esercitata.

A questo proposito esistono due specifici interpelli che chiariscono le due situazioni. Infatti l'interpello di un notaio che voleva acquisire una Panda Van autocarro ha avuto parere negativo. Viceversa, il disposto dell'interpello sui veicoli ad uso speciale Businesscar ha dato parere favorevole all'uso aziendale dei medesimi anche per spostamenti durante i fine settimana. Non a caso questo genere di trasformazione in passato aveva ottenuto un discreto successo e ancora oggi può contribuire a semplificare l'acquisto di auto aziendali con enormi risparmi da un punto di vista fiscale e, finalmente, con buona pace degli enti pubblici.






*L'allestimento utile all'azienda
che utilizza l'auto aziendale a fini commerciali*

Info

Via E. Mattel 48/e 40138 (BO) - Tel. 051/6014990 - Fax. 051/6013599 www.businesscar.it - Info@businesscar.it

LA VOCE DELL' AUTOTRASPORTATORE

TN TRASPORTONOTIZIE, in collaborazione con ASSOTRASPORTI®, dà la parola a chi vive ogni giorno sulla propria pelle le problematiche del settore trasporto merci. Diamo meritato spazio a voi autotrasportatori, con l'auspicio di destare l'interesse delle istituzioni

IN QUESTO NUMERO DIAMO VOCE A ROBERTO GIUBBETTI, AUTOTRASPORTATORE ROMANO: "IMPRESINDIBILI GLI INCENTIVI PROVENIENTI DALLO STATO"

Sono **Roberto Giubbetti** e lavoro per una ditta di trasporti di Roma. L'azienda è nata nel 2012, abbiamo a disposizione all'incirca una sessantina di mezzi. **Ci occupiamo di un settore specifico, il trasporto di veicoli.** Abbiamo in dotazione molte bisarche. Facciamo anche i trazionisti, portando semirimorchi di altre aziende. Operiamo principalmente in Italia, lungo tutta la penisola (isole escluse), ma capita anche di svolgere la nostra attività all'estero. Ci dirigiamo soprattutto in Germania, in Austria, in Svizzera e in Francia.

La **crisi economica** che ha colpito il settore dell'autotrasporto ha interessato la nostra azienda in maniera marginale. Ciò è stato dovuto al tipo di trasporto specifico che effettuiamo. Il trasporto di veicoli, infatti non ha risentito della flessione e il lavoro in questo campo è rimasto pressoché immutato, fortunatamente.

Questo anche nel periodo peggiore di crisi economica che si è creata a livello italiano ed europeo. Addirittura, nono-



stante la crisi, come azienda siamo riusciti a crescere relativamente.

Per quanto riguarda gli **incentivi provenienti dallo Stato**, va sottolineata l'importanza della cosiddetta "Sabatini-ter", lo strumento che agevola con un finanziamento a tasso agevolato l'acquisto, anche mediante operazioni di leasing finanziario, di attrezzature, macchinari nuovi di fabbrica destinate all'uso produttivo.

Questo provvedimento è di fondamentale importanza per chi, come noi, sta rinnovando il parco mezzi.

Un problema poi che colpisce l'autotrasporto è la **concorrenza estera "sleale"**, di aziende che delocalizzano la propria sede all'estero pur effettuando l'attività in Italia.

C'è stato un periodo in cui i costi del trasporto erano aumentati e i ricavi diminuiti, proprio a causa di questa concorrenza "sleale". Per fortuna ultimamente le Leggi in materia hanno li-

mitato il fenomeno, ristabilendo un po' più di equilibrio.

Da un anno a questa parte l'incidenza è diminuita e siamo riusciti a riemergere. A questo proposito ci vorrebbero anche in Italia dei provvedimenti volti a regolamentare definitivamente questa situazione, così come si sta cercando di fare all'estero (ad esempio in Francia o in Germania), in modo da tutelare l'autotrasporto italiano.

Così si permetterebbe alle aziende di trasporto di svolgere tranquillamente il proprio lavoro, ma soprattutto di non abbassare i prezzi del servizio effettuato.

Altrimenti diventa **una continua corsa al ribasso** fino al punto che non si rientra più nei costi. In questo momento in Italia c'è questa tendenza ad abbassare i prezzi, pur di accaparrarsi il lavoro. Un fenomeno che rischia di indebolire il nostro settore, facendo diminuire la qualità del servizio.

Quali sono i problemi
maggiori che incontrate
quotidianamente?

Avete proposte al riguardo?

Vorreste raccontare la
vostra esperienza?

Contattate Assotrasporti:

Tel 348 8827231

Email info@assotrasporti.eu

Da 30 anni insieme in difesa dell'autotrasporto italiano



Partecipa con noi al rinnovamento del settore:
costruisci insieme a noi una nuova sede territoriale Assotrasporti!

USCIAMO DAGLI SCHEMI



UNIAMO LE FORZE



BLOCCHIAMO IL DECLINO



FACCIAMOCI SENTIRE



Riduci i costi con i nostri beni e servizi:
ti aiutiamo ad aumentare la competitività della tua azienda!



NUOVO E INNOVATIVO
CCNL ASSOTRASPORTI-UGL



Tieniti informato con TN Trasportnotizie:
tutto il mondo dell'autotrasporto a portata di mano e di click!



il giornale e il quotidiano online
degli autotrasportatori
e di chi viaggia

www.trasportnotizie.com

Segui Assotrasporti per scoprirne di più:

www.assotrasporti.eu



info@assotrasporti.eu

+39 348 8827231

Divieti di circolazione 2017

Le proposte di Assotrasporti

In previsione dell'emanazione ministeriale del nuovo calendario dei divieti per i veicoli pesanti, Assotrasporti ribadisce la propria proposta, con l'intento di bilanciare i livelli di sicurezza della circolazione stradale con la competitività dei trasportatori.

Qual è la proposta? Consentire agli autisti, pur in presenza di divieto, il **rientro in sede o alla propria residenza all'interno di una "fascia di tolleranza" di 100 Km.**

Già nel febbraio 2014 Assotrasporti discusse la fattibilità della proposta con l'allora Sottosegretario ai trasporti Rocco Girlanda, dando avvio ad una serie di tavoli bilaterali con il Governo.

L'associazione ripresentò la richiesta nel marzo successivo, partecipando alla riunione ministeriale per le modifiche al calendario 2014 dei divieti, e la ribadì a giugno 2015, incontrandosi con il Sottosegretario De Caro.

Ad oggi, la deroga al divieto di circolare prevista per il rientro in sede riguarda i veicoli che si trovino ad una distanza inferiore a 50 km dalla sede a decorrere dall'orario di inizio del divieto e che non percorrano tratti autostradali.

Assotrasporti chiede di **estendere tale deroga:**

- per il rientro dei veicoli anche alla residenza del conducente;
- per una distanza di almeno 100 km dalla sede dell'impresa o dalla residen-



za del conducente, a decorrere dall'orario di inizio del divieto;

- alla percorrenza anche di tratti autostradali;
- limitatamente alle sopra descritte ipotesi, anche al termine del periodo di riposo giornaliero.

In questo caso **i conducenti sarebbero facilitati nel raggiungere la propria sede di lavoro o la propria abitazione, con il vantaggio di riposare meglio e un**

conseguente aumento della sicurezza stradale.

Inoltre verrebbe rispettato il regolamento CE n. 561/2006, che detta disposizioni sui tempi di guida e riposo e la normativa interna, stabilita dal Codice della Strada, agli articoli 174 e 179.

Assotrasporti chiede poi di ridurre le ore del divieto, che implicano costi onerosi per le aziende di autotrasporto, su cui già gravano ben noti costi fissi.





TEMPI DI GUIDA, RIPOSO E CRONOTACHIGRAFO

(Reg. CE 561/06 – D.Lgs. 234/07 – Reg. UE 165/14)

Obiettivi:

Il presente corso ha lo scopo di aggiornare il personale addetto alla guida di veicoli muniti di cronotachigrafo sulla normativa comunitaria e nazionale che regola i tempi di guida e di riposo ed il corretto uso dello strumento con rilascio di attestato finale.

Destinatari:

Autisti professionisti

Aziende di riferimento:

Trasporto Merce - Trasporto di Persone

Durata del corso:

4 ore

Numero minimo di partecipanti per avvio corso:

6 partecipanti (4 se finanziato tramite i Fondi Interprofessionali)

Costo del corso:

60,00 a partecipante

Personale Docente:

Esperto di trasporti, insegnante/istruttore di guida

Materiale didattico:

E' utilizzato materiale didattico appositamente predisposto, strumenti audio e video, per un approfondimento ulteriore dei contenuti del corso.

Modalità:

Aula

Opportunità:

Il corso può essere finanziato tramite i fondi Interprofessionali

Per ulteriori informazioni: +39 (011) 0714322; preventivfp@grow-up.it



I NOSTRI CONSULENTI AL TUO SERVIZIO

TN TRASPORTONOTIZIE, in collaborazione con DG CONSULTING s.c., si avvale e mette a disposizione una squadra di consulenti di assoluto livello.



Avv. LORENZO PITTALUGA

LEGALE

Torinese, classe 1974. Dopo la laurea ed un Master, diventa Avvocato nel 2004. È Mediatore professionista, accreditato presso l'Organismo di Mediazione Forense. Ha scelto di operare nel mondo delle professioni intellettuali e da oltre cinque anni ha un proprio studio legale. Esercita in Torino e Roma.

LA POLITICA DEI TRASPORTI NELL'UNIONE EUROPEA

La politica dei trasporti dell'Unione Europea (UE) mira a garantire una circolazione efficiente, sicura e libera delle persone e delle merci in tutta l'UE, **tramite una rete integrata che sfrutta tutte le modalità di trasporto (su strada, ferroviario, per via navigabile e aereo)**. La politica dell'UE affronta anche temi di ampia portata quali il cambiamento climatico, i diritti dei passeggeri, i combustibili puliti e la riduzione degli oneri burocratici doganali presso i porti.

Disciplinata dal titolo VI (articoli da 90 a 100) del trattato sul funzionamento dell'UE, la politica dei trasporti è una delle politiche comuni più strategiche dell'Unione.

L'autotrasporto professionale oggi

L'autotrasporto professionale affronta attualmente alcune difficoltà che hanno indotto la Commissione a sviluppare una strategia settoriale globale. Rafforzare le condizioni per una concorrenza leale, per esempio, ridurrà al minimo le pressioni esercitate dalla concorrenza in continuo aumento a seguito del mercato interno.

La normativa attuale

Il trasporto professionale si divide in trasporto di persone e trasporto di cose

(merci), e può essere in conto proprio o in conto terzi, ma in entrambi i casi occorre munirsi di autorizzazioni e/o licenze per operare in regola.

L'autotrasporto di merci (cose) e viaggiatori (persone) è disciplinato in primo luogo dal Codice Civile, che stabilisce nel dettaglio diritti, doveri e responsabilità delle figure coinvolte nel contratto di trasporto.

Con D. Lgs. 298/74 (e rispettivo regolamento - D.P.R. n. 783/77) l'autotrasporto di merci è stato regolamentato in maniera precisa, fissando i requisiti

per l'accesso al mercato, istituendo l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplinando il trasporto cose in conto proprio e stabilendo un tariffario vincolante (tariffe a forcella) per la determinazione dei prezzi.

Per quanto riguarda l'autotrasporto di persone, il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea è stato regolato dalla Legge 21/1992 e dalla Legge 218/2003.

Il trasporto pubblico di linea ha affrontato un radicale cambiamento in seguito al D. Lgs. 422/97, con il quale lo Stato ha provveduto a delegare alle Regioni e agli enti locali l'organizzazione e l'amministrazione del servizio.

Il Regolamento 1071/2009/CE ha in-



trodotta anche nel trasporto persone nuovi obblighi al fine di realizzare un mercato interno europeo caratterizzato da condizioni eque di concorrenza, nell'interesse dell'economia e della sicurezza stradale.

Il nuovo Regolamento Europeo sul cd. Dumping Sociale nell'autotrasporto su gomma

Per contrastare il crescente fenomeno della concorrenza sleale da parte di autisti e di società prevalentemente basate in Europa dell'Est, a danno dei conduttori nostrani, l'Europa sta discutendo un pacchetto di misure che dovrebbero essere tradotte in un futuro Regolamento.

Le proposte principali di cui si sta discutendo sono:

- applicazione del salario minimo per gli autisti. È la posizione sostenuta principalmente da Francia e Germania;
- divieto di svolgere il riposo settimanale degli autisti nella cabina del camion.
- attuazione di regole per fermare la nascita di società di copertura che spesso non forniscono idonee garanzie in merito alla propria patrimonializzazione e composizione

societaria.

Le crescenti esigenze in materia di sicurezza impongono azioni intese a tutelare la sicurezza del personale viaggiante e degli altri utenti della strada. Il malessere sociale suscitato in particolare dall'impiego non regolare di mano d'opera, troverà soddisfazione nel predetto Regolamento. I provvedimenti previsti sono destinati al conseguimento di quattro obiettivi:

- sviluppare una legislazione sull'organizzazione dell'orario di lavoro;

- equilibrare le condizioni di lavoro;
- migliorare il controllo dell'autotrasporto;
- incrementare la formazione professionale.

Conclusioni

L'approvazione del predetto Regolamento in tempi brevi, sarebbe una risposta decisiva al fenomeno del Dumping sociale. Troppe volte i nostri autotrasportatori hanno subito concorrenza sleale da parte di autisti stranieri.



Avv. DAVIDE CALVI

LEGALE

Svolge la professione di avvocato dall'anno 2002. Dal 2004 al 2005 è stato consulente per il Ministro delle Riforme Istituzionali. Dal 2008 al 2011 è stato consulente per il Ministro della Semplificazione Normativa direttamente alle dipendenze della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

OMICIDIO STRADALE E LESIONI PERSONALI

L'art. 590-bis comma 1 c.p., introdotto con l. 23 marzo 2016, n. 41, **punisce con la reclusione da tre mesi a un anno chiunque cagioni per colpa ad altri**, con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, **una lesione personale grave** e con la reclusione da uno a tre anni chiunque cagioni per colpa ad altri, con violazione delle medesime norme, una lesione personale gravissima. Sanzioni più gravi vengono previste nei commi successivi del medesimo arti-

colo nei confronti del conducente che cagioni per colpa ad altri una lesione personale grave o gravissima se si pone alla guida in stato di ebbrezza alcolica ovvero in stato di alterazione psicofisica conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o laddove commetta violazioni alle norme sulla disciplina della condotta di guida, tassativamente elencate, quali l'eccesso di velocità in centri urbani o su strade extraurbane, il transito da una intersezione regolata da semaforo disposto al rosso, il tran-

sito contromano, l'inversione del senso di marcia in prossimità di intersezioni, curve o dossi, il sorpasso in prossimità di attraversamento pedonale o su carreggiata con linea continua di mezzzeria. La pena è infine aumentata se il fatto è commesso da persona sprovvista della patente di guida o con patente sospesa o revocata, oppure quando il veicolo a motore è di proprietà del responsabile ed è sprovvisto di copertura assicurativa obbligatoria. Si precisa che, ai sensi dell'art. 583 comma 1 c.p., la lesione personale è grave se dal fatto deriva una malattia che metta in pericolo la vita della persona offesa ovvero una malattia o un'incapacità di attendere alle ordinarie occupazioni per

un tempo superiore ai 40 giorni o se il fatto produce l'indebolimento permanente di un senso o di un organo. La lesione personale è invece gravissima allorché, a mente dell'art. 583 comma 2 c.p., dal fatto derivi una malattia certamente o probabilmente insanabile, la perdita di un senso, la perdita di un arto o una mutilazione che renda l'arto inservibile o la perdita dell'uso di un organo o della capacità di procreare o una permanente e grave difficoltà della favella o, infine, la deformazione ovvero lo sfregio permanente del viso.

La citata l. 41 del 2016 ha abrogato inoltre il riferimento di cui all'art. 590 c.p. (rubricato Lesioni personali colpose) alla violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale. È inoltre stata abrogata la circostanza aggravante di cui al medesimo art. 590 c.p., a mente del quale nei casi di violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale da parte di soggetto in stato di ebbrezza alcolica o in stato di alterazione psicofisica conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, per le lesioni gravi era comminata la pena della reclusione da sei mesi a due anni e per le lesioni gravissime la reclusione da un anno e sei mesi a quattro anni.

Pertanto, a seguito dell'introduzione dell'art. 590-bis c.p., i fatti di lesioni personali colpose commessi con violazione della disciplina della circolazione stradale **verranno puniti con le pene inasprite previste dalla nuova norma solo in caso di lesioni gravi o gravissime**. Viceversa, in caso di lesioni lievi o lievissime, il soggetto agente sarà punito ai sensi dell'art. 590 c.p.

Con riferimento al regime di procedi-



bilità, il nuovo art. 590-bis c.p. non dispone, a differenza dell'art. 590 ultimo comma c.p., che il delitto sia punibile a querela della persona offesa. Pertanto deve ritenersi che il nuovo reato di lesioni personali stradali gravi o gravissime sia perseguibile d'ufficio.

Peraltro, emergono diversi argomenti a sostegno della tesi che individua nelle previsioni della norma in esame circostanze aggravanti del reato di cui all'art. 590 c.p.

In particolare, le lesioni personali stradali gravi o gravissime sarebbero caratterizzate da due elementi specializzanti la fattispecie autonoma di reato costituita dall'art. 590 comma 1 c.p., vale a dire la presenza, sul piano oggettivo, di lesioni personali classificabili come gravi o gravissime e, sul piano soggettivo, la violazione delle norme sulla circolazione stradale, da considerarsi come un'ipotesi di colpa specifica per inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline. Inoltre, se non si vuole evitare la disap-

plicazione del nuovo art. 189, comma 8, del Codice della Strada (che impedisce l'arresto in flagranza di reato del conducente che si fermi e, all'occorrenza, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, se dall'incidente derivi il delitto di lesioni personali colpose), poiché limitato ai casi previsti dall'art. 590 c.p., occorre ipotizzare che l'art. 590-bis c.p. contenga un nuovo catalogo di circostanze aggravanti.

Dalla mancanza di ogni disciplina relativa al regime di procedibilità e dunque dalla possibile conseguenza che i fatti di cui all'art. 590-bis c.p. siano assoggettati al regime di procedibilità d'ufficio deriva il rischio di numerosi procedimenti per fatti anche di minima entità ma di accertamento complesso, con conseguente sovraccarico degli uffici giudiziari, a dispetto dell'intento del legislatore di deflazionare la giustizia penale mediante la depenalizzazione.

Assotrasporti attraverso i suoi gruppi di acquisto offre alle Aziende

POLIZZE ASSICURATIVE A CONDIZIONI DI SICURO INTERESSE

Contattateci, vi indicheremo la documentazione da produrre per procedere alla quotazione e, se di interesse, alla definitiva attivazione della copertura assicurativa!

Tel: 348.8827231 - 0171.413146 Fax: 0171.426964 Email: info@assotrasporti.eu





SIMONE COGNO

LAVORO

Iscritto all'Albo dei Consulenti del Lavoro di Torino dal 1995. È amministratore dello Studio Asco di Torino, membro dell'Associazione Italiana Formatori, esperto in problematiche previdenziali, del lavoro e relazioni industriali.

AUTOTRASPORTO E CONGEDI PARENTALI

Nell'ambito di un rapporto di lavoro, i diritti e le tutele previste per la lavoratrice madre sono generalmente noti e conosciuti. **Diverso è il caso delle agevolazioni previste per il padre lavoratore dipendente.**

L'utilizzo delle prerogative di astensione dal lavoro è un fenomeno ancora marginale nelle aziende italiane, dovendo forse scontare un problema culturale che demanda alla donna l'esclusivo onere della cura dei figli.

Il C.C.N.L. per le imprese di autotrasporto merci vi dedica un breve cenno (art. 39 - Congedo di paternità) che necessita di un approfondimento ai fini del collegamento con la normativa di Legge.

In primo luogo occorre distinguere fra astensione dal lavoro obbligatoria o facoltativa: per astensione obbligatoria si intende il periodo che va dai due mesi precedenti ai tre mesi successivi alla data del parto, con eccezioni a maggior tutela a seconda del tipo di attività svolta dalla lavoratrice. Per astensione facoltativa si intende il periodo successivo, variamente utilizzabile fino al

dodicesimo anno di vita del nascituro. Il diritto all'astensione obbligatoria, di cui è naturale destinataria la madre anche e soprattutto ai fini di preservare la sua salute e quella del nascituro, si estende al padre lavoratore, che ne beneficia - ovviamente dopo il parto - in alternativa alla madre soltanto in tre specifiche ipotesi:

- morte o grave infermità della madre;
- abbandono del bambino da parte

della madre;

- affidamento del bambino al padre in via esclusiva.

Diverso è il caso dell'astensione facoltativa, più propriamente definita come "congedo parentale", che spetta ai genitori con figli in età fino a dodici anni ed ha una durata "premiata" nel caso in cui il padre intenda esercitare questo diritto. Infatti spettano sei mesi, se usufruiti dalla madre, sette mesi se usufruiti dal padre e undici mesi se usufruiti da entrambi i genitori.

Il congedo parentale, utilizzabile anche ad ore, deve essere richiesto all'INPS mediante una procedura telematica e comunicato al datore di lavoro con un



SCOTTO
TENDE & TELONI



TELONI PER CAMION



TENDE DA SOLE



Via Circonvallazione 38
CASTELLETTO STURA (CN)
Tel./Fax 0171.791391

www.teloniscotto.it - info@scottoteloni.it

preavviso di almeno cinque giorni. La retribuzione è sostanzialmente ridotta e, in alcuni casi, vi è il solo riconoscimento del permesso non retribuito.

L'indennità economica del congedo parentale è prevista al 30% della retribuzione globale media giornaliera fino al raggiungimento del massimo di sei mesi, che vanno contabilizzati sommando le assenze di entrambi i genitori e purché il bambino non abbia superato i sei anni di età.

L'erogazione di ulteriori cicli di congedo con pagamento dell'indennità è subordinato al reddito del genitore richiedente nell'arco che va dai sei agli otto anni del figlio e cessa definitivamente dagli otto ai dodici anni.

In ultimo va segnalato che **il padre può usufruire anche dei riposi giornalieri** (c.d. permessi per allattamento) previsti per due ore al giorno fino al compimento dell'anno del bambino. Tale diritto spetta in caso di morte o grave infermità della madre, in caso di affidamento dal figlio al solo padre ovvero nel



caso in cui la madre lavoratrice dipendente non intenda avvalersene o non sia lavoratrice dipendente.

Per il periodo dal 2013 al 2016 è stata emanata in via sperimentale una norma di Legge che prevede per il padre lavoratore dipendente un congedo obbligatorio di due giorni - con retribuzione a carico dell'INPS - da fruire entro cinque mesi dalla nascita e di altri due giorni di congedo facoltativo che però possono

essere utilizzati solo nella condizione in cui la madre rinunci a godere di tali giornate dalla propria disponibilità.

La Legge di Stabilità, attualmente in corso di discussione in Parlamento, prevede un rinnovo di questa norma, già prorogata per il 2017. A tal proposito è stato presentato in commissione un emendamento che, se approvato, porterebbe a cinque i giorni di congedo obbligatorio. Staremo a vedere.



Avv. PASQUALE DUI

LAVORO

Avvocato del Foro di Milano, con Studio che tratta, prevalentemente, diritto civile, diritto commerciale, contrattualistica aziendale, diritto societario, diritto del lavoro. Professore a contratto di diritto del lavoro e diritto sindacale nell'Università di Milano-Bicocca.

**IL LAVORO A TEMINE NELL'ATTUALE
ASSETTO LEGISLATIVO E CONTRATTUALE**

La disciplina del rapporto di lavoro a termine è stata ampiamente liberalizzata da recenti disposizioni di Legge, segnatamente il d.lgs. 81/2015 e, ancora prima, il d.l. 34/2014, convertito con Legge 78/2014.

Il principio fondamentale che scaturisce dalla nuova impostazione normativa è definito, tecnicamente, come **la regola di "acausalità" del relativo contratto di lavoro**. In buona sostanza, mentre secondo le precedenti disposizioni di Legge l'assunzione di lavoratori a termine era ammessa solo in presenza di particolari esigenze dell'azienda interessata, attualmente l'assunzione è del tutto libera, rimessa dunque ad una scelta organizzativa e di natura imprenditoriale

del datore di lavoro, senza vincoli di motivazioni e controlli.

Attualmente l'art. 19, comma 1, d.lgs. 81/2015, stabilisce che al contratto di lavoro subordinato può essere apposto un termine di durata non superiore a 36 mesi. i).

Il superamento di tale termine, per effetto di un unico contratto o di una successione di contratti, determina la trasformazione del contratto in contratto a tempo indeterminato a partire dal giorno in cui si è verificato il superamento.

La Legge, peraltro, riconosce alle parti la possibilità di derogare al termine massimo complessivo di 36 mesi attraverso la stipulazione di un ulteriore contratto a tempo determinato, alla duplice con-

dizione:

1. che tale contratto non abbia durata superiore ai 12 mesi;
2. che esso sia stipulato presso la Direzione Territoriale del Lavoro competente per territorio.

Se una di queste due condizioni non viene rispettata, il contratto si trasforma a tempo indeterminato dalla data della sua stipulazione (art. 19, comma. 3, d.lgs. 81/2015).

La Legge precisa che l'apposizione del termine deve risultare per iscritto, pena l'inefficacia del termine stesso, a meno che il rapporto abbia una durata non superiore a 12 giorni (nel qual caso l'atto scritto non è necessario). Copia dell'atto scritto deve essere consegnata al lavoratore entro cinque giorni dall'inizio della prestazione.

Inoltre è previsto che il numero complessivo dei rapporti di lavoro costituiti da ciascun datore di lavoro ai sensi dell'art.

19 non può eccedere il limite del 20% del numero dei lavoratori a tempo indeterminato in forza al primo gennaio dell'anno di assunzione (art. 23, d.lgs. 81/2015). Il legislatore del 2015 ha introdotto alcune significative novità a proposito della soglia del 20%.

Le novità più significative riguardano le eccezioni alla regola del limite del 20%.

La normativa vigente prima della riforma del 2015 già disponeva che i contratti collettivi nazionali di lavoro potessero fissare limiti quantitativi del contratto a termine in deroga alla soglia del 20% e individuava altresì alcune ipotesi nelle quali detto limite non operava affatto. In particolare, era stabilita l'esenzione da qualsiasi limitazione quantitativa nei seguenti casi:

- assunzioni a termine da parte di datori di lavoro che occupano fino a cinque dipendenti;
- avvio di nuove attività, per i periodi indicati dai contratti collettivi;
- assunzioni per ragioni di carattere sostitutivo, o di stagionalità;
- assunzioni di lavoratori di età superiore a 55 anni;
- altri casi specifici e settoriali.

Ora, il d.lgs. 81/2015 ha in primo luogo esteso la tipologia di contratti che possono apportare deroghe alla soglia del 20%: gli articoli 23 e 51 del Decreto, infatti, riconoscono oggi tale facoltà non solo ai contratti collettivi nazionali ma anche ai contratti collettivi aziendali (a determinate condizioni di rappresentatività). Per quanto riguarda le ipotesi di esenzione dalla soglia, invece, la riforma del 2015 ha anzitutto ridotto a 50 anni l'età oltre la quale un lavoratore può essere



assunto a termine senza che operi alcuna limitazione quantitativa.

Il Decreto ha poi mantenuto inalterate le altre ipotesi di esenzione già vigenti prima della sua entrata in vigore, aggiungendone delle altre, riguardanti il settore specifico dell'istruzione e della ricerca.

Ancora, a proposito della soglia del 20%, il legislatore del 2015 ha infine precisato che la violazione di tale limite non comporta la trasformazione dei contratti interessati in contratti a tempo indeterminato, ma soltanto l'applicazione di una sanzione amministrativa, il cui importo, per ciascun lavoratore, è pari:

- al 20% della retribuzione, per ciascun mese o frazione di mese superiore a quindici giorni di durata del rapporto di lavoro, se il numero dei lavoratori assunti in violazione del limite percentuale non è superiore a uno;
- al 50% della retribuzione, per cia-

scun mese o frazione di mese superiore a quindici giorni di durata del rapporto di lavoro, se il numero dei lavoratori assunti in violazione del limite percentuale è superiore a uno.

Il CCNL Assotrasporti-UGL, nell'art. 14, contiene alcune disposizioni, raggruppate sotto l'intitolazione "Lavoro a tempo determinato".

Il contratto collettivo, come noto, ha una sfera temporale di validità che copre l'arco di tempo compreso tra il 27 gennaio 2014 e il 26 gennaio 2017, data di scadenza. In questi termini, è agevole rilevare che la disciplina contenuta in questa disposizione ricalca quella precedente alle riforme degli anni 2014-2015 e, conseguentemente, non può trovare applicazione.

Vi sono comunque alcune previsioni che sono state confermate dalla riforma generale del lavoro a termine, che possono qui riassumersi.

Innanzitutto, vale sempre la regola, già contenuta nel CCNL, secondo la quale non è ammesso ricorso al lavoro a termine nei seguenti casi:

- per la sostituzione di lavoratori che esercitano il diritto di sciopero;
- nelle imprese nelle quali si sia proceduto, nei sei mesi precedenti, a procedure di licenziamenti collettivi e/o di mobilità;
- nelle imprese nelle quali sia stata attivata una procedura di cassa integrazione (di qualsiasi genere).
- nelle imprese che non abbiano effettuato la valutazione dei rischi per la sicurezza sul lavoro.

Il nostro approfondimento continua sul prossimo numero di TN-Trasportonotizie.





Dr. GIANCARLO TAVELLA

FISCO

Laureato in Economia dell'Azienda Moderna presso l'Università LUM JEAN MONNET - Facoltà di Economia, è iscritto all'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Cuneo ed è Revisore contabile. È stato Sindaco del Comune di Farigliano (CN) dal 2004 al 2009.

ROTTAMAZIONE DELLE CARTELLE DI PAGAMENTO

L'art. 6 del d.l. 22 ottobre 2016 n. 193 ha introdotto una **sanatoria delle cartelle di pagamento che comporta forti sconti per chi ne fruisce**: si tratta della cosiddetta "rottamazione".

In sostanza, sussistendo determinati requisiti, il contribuente, presentando domanda entro il 31/3/2017, può beneficiare dello sgravio degli interessi di mora e delle sanzioni.

Occorrerà però eseguire i versamenti al massimo in cinque rate di pari importo, le cui scadenze sono fissate per i mesi di luglio, settembre e novembre 2017 con copertura del 70% del debito, e aprile e settembre 2018 per il restante 30%.

Equitalia ha approvato il modello di domanda (modello "DA1") aggiornato con le modifiche introdotte dalla Legge di conversione n. 225/2016.

Per poter beneficiare della sanatoria, sono necessarie le seguenti condizioni:

- i carichi devono essere stati

affidati ad Equitalia dall'1/1/2000 al 31/12/2016;

- se ci sono rateazioni in corso, il debitore deve essere in regola con i pagamenti delle rate scadenti dall'1/10/2016 al 31/12/2016;

- se ci sono contenziosi in corso in merito ai carichi definibili, occorre impegnarsi a rinunciare ai medesimi nella domanda inviata ad Equitalia.

Rientrano quindi nella sanatoria tutti i carichi affidati agli Agenti della Riscossione nel periodo tra l'1/1/2000 e il 31/12/2016.

Occorre fare riferimento non alla data di notifica o spedizione della cartella di pagamento ma alla **data in cui è stato consegnato il ruolo ad Equitalia**, informazione che, di norma, non emerge dalla cartella di pagamento né dall'estratto di ruolo consegnato al contribuente, ma dai sistemi interni di Equitalia.

La Legge di conversione ha introdotto l'obbligo da parte di Equitalia di comu-

nicare al debitore - entro il 28 febbraio 2017 - i carichi affidati nel 2016 per i quali non risulta ancora notificata la cartella di pagamento. Visto che tale comunicazione verrà inoltrata con posta ordinaria potrebbe essere utile recarsi presso gli uffici di Equitalia per appurare con esattezza la data di consegna del ruolo o di affidamento del debito.

Anche i debitori che hanno già pagato parzialmente il debito sono ammessi alla procedura.

Il d.l. 193/2016 stabilisce però che, per i debitori che hanno dilazioni in corso con Equitalia, l'ammissione è subordinata al regolare pagamento delle rate scadenti nel periodo compreso tra l'1/10/2016 e il 31/12/2016.

Il comunicato stampa di Equitalia del 4 novembre scorso, ha reso nota l'approvazione del modello di domanda, dal quale si evince che spetta al debitore decidere quali carichi definire.

Nel modello di domanda è infatti il contribuente che indica gli atti che vuole definire e, in relazione a questi, se intende sanarli in parte, specificando l'identificativo del carico oggetto della rottamazione.

Quindi, ad esempio, se una cartella di pagamento porta a riscossione ruoli INPS e dell'Agenzia delle Entrate, è possibile sanare i soli ruoli INPS. Del pari, se il contribuente riceve due cartelle di pagamento, una relativa all'IMU e l'altra relativa all'IRES, può sanare solo quella relativa all'IMU.

La presenza di un contenzioso, pendente in qualsiasi grado del giudizio, ovvero la formazione di un giudicato anche totalmente sfavorevole al contribuente, non precludono la sanatoria.

Il contribuente, tuttavia, nella domanda deve impegnarsi a rinunciare ai giudizi in corso.

Alcune fattispecie, per espressa previsione del dl 193/2016, non sono incluse nella definizione.

Si tratta per esempio dei dazi dogana-



nali, l'IVA all'importazione, dei crediti derivanti da pronunce della Corte dei Conti, dalle somme dovute a seguito di recupero di aiuti di Stato dichiarati incompatibili con la normativa dell'Unione Europea, dalle multe, ammende e sanzioni pecuniarie dovute a seguito di provvedimenti e sentenze penali di condanna e le sanzioni amministrative per violazioni del Codice della strada.

In presenza dei requisiti, tutti i ruoli consegnati agli Agenti della Riscossione, con le esclusioni sopra menzionate, possono rientrare nella definizione.

Non si tratta solo di qualsiasi imposta, dei contributi INPS e dei premi INAIL, ma di ogni entrata riscossa a mezzo ruolo.

Si può quindi spaziare dai contributi previdenziali o di altra natura dovuti alle Casse professionali, dai ruoli formati dalle Autorità amministrative indipendenti (es. Antitrust), dalla CONSOB, ai canoni demaniali, alle spese di giustizia e così via.

Anche i debitori che hanno già pagato parzialmente il debito sono ammessi alla procedura, ma la definizione non dà diritto al rimborso di alcuna somma versata a titolo di sanzioni e interessi di mora.

Riassumendo, **il beneficio della sanatoria consiste nello sgravio di qualsiasi sanzione amministrativa e degli interessi di mora**, quindi unicamente degli interessi applicati dall'Agente della Riscossione se il debitore non ha onorato il debito nei termini a seguito di accertamento esecutivo, avviso di ad-



debito o cartella di pagamento.

Sono pertanto dovute le somme a titolo di capitale e di interesse diverso da quello di mora.

Rimangono dovuti per intero gli aggi o compensi di riscossione, calcolati però sugli importi effettivamente da corrispondere e quindi con l'esclusione delle sanzioni amministrative.

Venendo sgravate tutte le sanzioni amministrative questa opportunità rappresenta un particolare incentivo alla definizione per coloro i quali sono destinatari di carichi di ruolo relativi solo a sanzioni o a sanzioni irrogate nella misura massima, sebbene unitamente ad

una maggiore imposta.

Presentata la domanda all'Agente della Riscossione, con cui si indica la volontà di pagare ratealmente e ci si impegna a rinunciare ai contenziosi in corso, Equitalia comunicherà al debitore l'importo delle somme o delle rate da versare, unitamente alle relative scadenze.

Se la totalità delle somme è versata per intero nel termine, oppure se le rate sono pagate nei termini e per l'esatto importo, la procedura si perfeziona. In presenza anche di un solo inadempimento, invece, la sanatoria non può ritenersi conclusa, con la conseguenza che riemerge il debito a titolo di sanzioni amministrative e di interessi di mora e il debito non potrà essere oggetto di dilazione.

A maggior ragione la domanda dovrà essere inviata solo se si è ragionevolmente consci di poter onorare tutte le rate entro i termini.

Una volta presentata la domanda, Equitalia non può avviare azioni esecutive né disporre fermi amministrativi e ipoteche.

Rimangono però i fermi e le ipoteche già adottati alla data di presentazione della domanda. Pertanto, se fosse già stata iscritta l'ipoteca prima della presentazione della domanda, questa mantiene i suoi effetti e il titolo di prelazione.

Nel momento in cui viene presentata la domanda, sono inoltre sospesi i termini di prescrizione e di decadenza relativi ai carichi definibili.



Focus: qui Piemonte



Tunnel del Tenda Calendario di chiusure

Nell'ambito dei lavori di costruzione del nuovo Tunnel del Tenda (SS 20 in provincia di Cuneo) **è stato predisposto un calendario di chiusure** da attuare in due tempi diversi durante il periodo autunnale. Lo comunica Anas con una nota.

Il calendario nasce in coordinamento con le associazioni di categoria, con gli Enti pubblici coinvolti e in accordo anche con le Autorità francesi e prevede un primo periodo di chiusura al traffi-

co già nel mese di ottobre. Nel dettaglio la galleria del Tenda sarà chiusa in maniera continuativa dalle ore 22 di martedì 13 dicembre alle ore 12 di giovedì 15 dicembre 2016.

Tale limitazione è in vigore per tutti i veicoli e in entrambi i sensi di marcia.

Il percorso alternativo suggerito durante le ore notturne in cui si svolgeranno i lavori sono le autostrade A6 Torino-Savona e A10 Savona-Ventimiglia.

Il motivo di tali chiusure? Eseguire l'installazione degli

impianti e dei collegamenti elettrici relativamente ai by-pass n. 1 (primo lato Italia) e n. 10 (primo lato Francia) - che potranno essere usati come vie di fuga dalla galleria esistente in caso di emergenza - e per effettuare le opere interferenti tra il Tunnel esistente e il nuovo Tunnel.

Il prolungamento della chiusura fino alle ore 12 si è reso necessario per creare il minor disagio possibile agli utenti, vista la necessità di effettuare l'esercitazione annuale prevista dal Dossier di Sicurezza del Tunnel di

Tenda.

Si è concordato con la Prefettura di Cuneo e la Prefettura delle Alpi Marittime di prevedere l'esercitazione l'ultimo giorno della chiusura prevista dal calendario, dalle ore 8 alle ore 12.

L'esercitazione ha il compito di verificare la tempistica e la modalità di intervento da parte dei presidi di sicurezza. I dati rilevati saranno oggetto di analisi da parte di Anas e di tutti gli Enti interessati nel corso della riunione prevista a seguito dell'esercitazione.



Volete segnalarci **notizie o eventi locali** che coinvolgono l'autotrasporto?

Ci sono **problemi sul vostro territorio** che istituzioni e associazioni ignorano?

Collaborate con la nostra redazione!

Sriveteci o chiamateci:

info@trasportonotizie.com • tel: 0171 412816



Trattoria della Fermata

Ampio parcheggio

Menu a prezzo fisso - Cene su prenotazione

Frazione San Giovanni Perucca, 85 - 12049 Trinità (CN)

Tel. 0172 647114 - Cell. 338 6638866

Focus: qui Liguria

Genova, siglato l'accordo

Opere accessorie previste in alcuni comuni

Verso la fine del mese di Dicembre nella sede della Prefettura di Genova è stato siglato l'accordo sulle opere accessorie previste sui territori comunali di Genova, Campomorone, Ceranesi nell'ambito della realizzazione del Terzo Valico dei Giovi.

Ne dà comunicazione il Ministero con una nota.

Presenti al tavolo tecnico:

- il Prefetto, Fiamma Spena;
- il commissario per il Terzo Valico, Iolanda Romano;
- l'assessore regionale alle Infrastrutture, Giacomo Giampedrone;
- il vicesindaco di Genova, Stefano Bernini;
- i sindaci dei Comuni di Campomorone e di Ceranesi, Paola Guidi e Mauro Vigo;
- il Direttore generale di Coiv, Nicola Meistro
- Daniela Iezzi per RFI.

Conseguenze di tale accor-

do? La realizzazione di un primo gruppo di interventi nei prossimi mesi, ritenuto prioritario dagli Enti. Ciò garantirà un adeguato livello occupazionale.

19 le opere individuate tra progetti e interventi che riguardano i Comuni di Campomorone, Ceranesi e Genova. Queste opere sono state richieste dal territorio on il coordinamento della Regione, per mitigare l'impatto dei cantieri e migliorare la viabilità e saranno eseguite da COCIV a seguito dell'autorizzazione da parte di RFI. Nel dettaglio, il primo blocco da realizzare di queste opere comprende:

- a Genova la Fognatura di via Ca' dei 30 e l'allargamento della curva di innesto di via Campomorone;
- a Ceranesi l'allargamento della SP4 nei pressi del pastificio Moisello e l'adeguamento della strada ex guidovia;
- a Campomorone due

parcheggi uno multipiano in piazza Marconi e un secondo in via Rebora, 9.

Sono opere che RFI si è impegnata a far partire subito in quanto già completate dal punto di vista procedurale.

A questo primo blocco farà seguito la realizzazione delle altre opere stabilite dall'accordo. "Il tavolo di lavoro istituito in Prefettura proseguirà per monitorare l'effettiva realizzazione degli interventi - sono state le parole del Prefetto di Genova, Fiamma Spena.

Un ringraziamento per l'impegno di tutte le componenti istituzionali interessate è arrivato dal Commissario Straordinario di Governo, Iolanda Romano, che ha auspicato la continuità della collaborazione con tutti gli Enti locali. Anche l'assessore regionale alle Infrastrutture, Giacomo Giampedrone ha sottolineato la "centralità dell'opera in grado non solo di far superare l'isolamento infrastruttu-

rale della Liguria, ma anche di rappresentare un valore aggiunto dal punto di vista occupazionale, rispondendo alle esigenze del territorio e dei Comuni interessati".

Nel corso della firma dell'intesa RFI ha manifestato il suo pieno impegno alla realizzazione degli interventi ritenuti prioritari dal territorio, nel rispetto dei tempi e dei costi previsti. "Il traguardo raggiunto oggi - ha concluso Giampedrone - è sicuramente frutto del buon tavolo di concertazione che ci ha consentito di superare anche momenti difficili. A questo punto ci auguriamo che il Governo dia seguito a quanto deciso nella riunione del CIPE del 10 agosto per il tempestivo avvio del quarto lotto dell'opera e nell'ultima riunione del CIPE circa lo spostamento dell'Osservatorio ambientale da Roma ad Alessandria per rispondere meglio alle esigenze del territorio".



Focus: qui Umbria



Lavori di ammodernamento Completato l'intervento

A distanza di circa un mese dalla riapertura della galleria di Prepo, **l'Anas a fine dicembre ha portato a termine anche i lavori di ammodernamento delle barriere di sicurezza del viadotto "Ellera", tra Olmo e Corciano.**

È il dodicesimo intervento realizzato nell'ambito del piano da 20 milioni di euro per la riqualificazione del tratto umbro della direttrice. Quanto previsto dal cronoprogramma del contratto d'appalto da circa 20 milioni di euro, dun-

que, è stato rispettato. Gli interventi, cominciati lo scorso luglio, hanno riguardato la rimozione delle vecchie barriere metalliche e l'installazione di nuove barriere bordo ponte di ultima generazione. Queste garantiscono prestazioni superiori e un livello di contenimento più elevato, soprattutto in caso di incidenti che coinvolgano mezzi pesanti. Inoltre, per garantire il maggiore livello di contenimento delle barriere sono stati preliminarmente demoliti i cordoli laterali e parte delle solette

del viadotto. Inoltre sono stati realizzati i nuovi ancoraggi delle barriere e infine è stata ripristinata la soletta e sono stati realizzati i nuovi cordoli. Per i giorni successivi è previ-

sta inoltre l'esecuzione dall'esterno della carreggiata di ulteriori interventi di finitura del prospetto laterale del viadotto, che non interferiranno con la circolazione stradale.



SERVIZI E CONSULENZE IN TUTTA ITALIA



L'Agenzia Sandiano di Sanremo (IM) è a disposizione delle Associazioni e degli autotrasportatori, in collaborazione con le Agenzie convenzionate sul territorio, per la soluzione delle problematiche del trasporto:

iscrizioni e variazioni con o senza limiti presso l'Albo degli Autotrasportatori e l'Albo degli Smaltitori rifiuti; immatricolazioni e passaggi di proprietà dei veicoli in conto terzi e/o in conto proprio; acquisizione aziende di autotrasporto o con requisiti; revisioni e collaudi sia presso sedi Ministero dei Trasporti sia presso officine autorizzate; consulenza specializzata in materia di merci pericolose ADR, merci deperibili ATP, ecc; autorizzazioni internazionali (CEE ed extra-CEE di ogni tipo); apertura sedi all'estero; quesiti e ricorsi presso Ministero dei Trasporti e altri Enti.

Via Fiume 34, 18038 SANREMO (IM)

Tel: 0184 501560 - Email: agenzia@sandiano.com - Web: sandiano.com

L'Agenzia Sandiano offre consulenza presso le ditte e assistenza presso gli uffici pubblici in tutta Italia



il giornale e il quotidiano online

dei trasportatori e di chi viaggia

tutta l'attualità sul mondo dei trasporti a portata di mano e di click



www.trasportonotizie.com

info@trasportonotizie.com



Novità

World Wide
Innovation

INTERNATIONAL PATENT



Croissant



Surgelati Già Cotti

I Vantaggi!

- **RISPARMIO DI TEMPO:** ogni mattina puoi alzarli 30 minuti dopo!
- **RISPARMIO ENERGETICO:** solo 3 minuti per ogni cottura!
- **NESSUN RISCHIO:** impossibilità di sbagliare lievitazione!
- **RAPIDITÀ:** appena sfornati sono subito pronti per la vendita!
- **SEMPLICITÀ:** non è necessaria nessun tipo di manodopera specializzata!
- **VERSATILITÀ:** per la cottura puoi usare qualsiasi tipo di fornello in commercio!
- **È IL PIÙ NATURALE:** senza additivi chimici aggiunti!, coloranti, agente di trattamento delle farine!

 **ANCHE
CROISSANT VEGANI**



☎ 0171 90 2304

✉ info@orsobiancodolciaria.com

www.orsobiancodolciaria.com

